تجارة المحيط الهندي في العصر الإسلامي

إعداد الطالب

أحمد خيرو عوض شهابات

بكالوريوس تاريخ ١٩٩٦م

قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في جامعة اليرموك

تخصص تاريخ اسلامي وحضارة اسلامية

لجنة المناقشة

الدكتور نعمان محمود جبـــــران.............................رئيساً

الاستاذ الدكتور يوسف حسن غوانمة.............................عضواً

الدكتور عبدالله منسي العمـــــــري.............................عضواً

١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م

بسم الله الرحمن الرحيم

الإهداء

إلى من تشتعل ذكراه في قلبي جمراً وحنيناً

إلى الذي سنبقى نحيا في ظل روحه مدى الأيام والسنين

إلى

والدي يرحمه الله

وإلى الحنونة الصابرة

أمي

أطال الله في عمرها

إلى إخواني وأخواتي

شكر وتقدير

ان من باب اسداء الفضل إلى اهله، أن يفيض قلمـي بشـكر الرجل الذي عرفته في رحلتي معه كيف يعطـف الاسـتاذ علـى التلميذ، وكيف يكون درس العطاء قبل درس العلـم، فلأسـتاذي الدكتور نعمان جبران كل الشكر والتقدير.

وأتقدم بجزيل الشكر إلى الاستاذ الدكتور يوسـف غوانمـة والدكتور عبدالله العمري لما غمرانـي بكريـم عطفـهما اذ قبـلا المشاركة في تقويم هذا العمل، وتنقيته مما وقعت فيه، فإنني مـن علمهما أفيد.

فهرس الموضوعات

الرموز والمصطلحات

عند استخدام الكتاب أول مرة أذكر الاسم كاملاً للمؤلف واسم الكتاب ثم اقتصر على اسم الشهرة للمؤلف والمقطع الأول من اسم الكتاب.

أما الرموز والمختصرات التي وردت في الرسالة فهي:

١- المختصرات العربية

ص : صفحة

ص ص: الصفحات من - إلى

ج : جزء

ق : قسم

هـ : للتاريخ الهجري

م : للتاريخ الميلادي

مج : مجلد

ع : عدد

ط : طبعة

ت : تاريخ الوفاة

د.ت : دون تاريخ

د.م : دون مكان نشر

د.ن : دون ناشر

و : ورقة

أ : وجه الورقة

ب : ظهر الورقة

٢-المختصرات الأجنبية

P : page

P P: page from- to

المقدمة

١- أهمية البحث ومنهج الدراسة

المقدمة

إن موقع المحيط الهندي الجغرافي جعله مجالاً لنشاط تجاريٍ هام عبر العصور، وكان الخليج الفارسي وبحر القلزم (الأحمر) منفذين هامين إلى المحيط الهندي، إذ كان لهما دورٌ في ذلك النشاط التجاري ، كما كان للعرب المسلمين دورهم، كوسطاء للتجارة الدولية ونقل السلع من والى دول المحيط الهندي والمناطق القريبة من شبه جزيرتهم وشبه الجزيرة الهندية، كما قاموا بدور كبير في تجارة الشرق الأقصى. وقد ترك العرب آثاراً حضارية في المناطق التي وصلوا إليها، حيث نشروا الدين الإسلامي، واللغة العربية، كما كان لهم دور في تطور أساليب الملاحة، واستطاعوا تحويل المحيط الهندي إلى محيط إسلامي بفضل سيطرتهم وتطويرهم للسفن والأدوات الملاحية .

وهدفي من هذه الدراسة، إبراز دور العرب المسلمين في تجارة المحيط الهندي، وإبراز الأثر الكبير الذي تركه العرب المسلمون، في تلك الاصقاع، مع التركيز على الطرق التجارية والموانئ وأهم السلع التجارية المتبادله بين بلدان المحيط الهندي، مع الإشارة إلى تجار الكارم، هذه الطبقة التي ظهرت في العصر الفاطمي مروراً بالعصرين الأيوبي والمملوكي.

ولتحقيق هذا الهدف، فقد قسمت الرسالة إلى أربعة فصول، سبقتها بعرض لأهم المصادر التي اعتمدت عليها. فجاء الفصل الأول عن تجارة المحيط الهندي من قبل الإسلام حتى نهاية الدولة الأموية، حيث عرفت بالمحيط الهندي وجغرافيته، وقدمت نبذة عن تجارة المحيط الهندي قبل الإسلام، ثم تحدثت عن تجارة المحيط الهندي في صدر الإسلام والدولة الأموية.

ويبحث الفصل الثاني بتجارة المحيط الهندي في العصر العباسي. وقد مهدت لهذا الفصل بالحديث عن الظروف التي وسّعت أفق التجارة فيه ، ثم عرجت على أسباب ازدهار التجارة في المحيط الهندي في العصر نفسه ، ثم تحدثت عن نوعية السفن المستخدمة في المحيط الهندي، وعن الطرق التجارية المستخدمة بين الخليج الفارسي وبلدان الشرق الأقصى

وشرق أفريقيا، وكذلك عن السلع المتبادلة بين الدولة العباسية وبلدان الشرق الأقصى وشرق أفريقيا، ثم عن أهم مراكز التجارة البحرية في المحيط الهندي، وختمت الفصل بالحديث عن أهم المشاكل التي واجهت تجارة المحيط الهندي في العصر ذاته .

أما الفصل الثالث: فكان عن تجارة المحيط الهندي في العصرين الفاطمي والأيوبي. وقد مهدت لهذا الفصل بالحديث عن المشاكل التي واجهت التجارة في طريق الخليج الفارسي، مما أعاد للبحر الأحمر أهميته في القرنين الرابع والخامس الهجريين/ العاشر والحادي عشر الميلاديين، ثم تطرقت إلى أهم الموانئ التجارية في هذين العصرين (الفاطمي، والأيوبي)، وإلى أسباب ازدهار تجارة المحيط الهندي فيهما، ودور السلطات الحاكمة في تشجيع التجارة ثم عن طبقة تجار الكارم ودورهم في تجارة المحيط الهندي.

أما الفصل الأخير فقد خصصته لتجارة المحيط الهندي في العصر المملوكي. حيث عرضت فيه أسباب اهتمام السلاطين المماليك بالتجارة وخصوصاً في فترة حكمهم الأولى، وبينت فيه مظاهر اهتمامهم بتجارة المحيط الهندي، ثم بينت فيه أهم الموانئ التجارية في العصر نفسه ، ثم تحدثت عن تجار الكارم، وعن الكشوفات الجغرافية وأثرها على تجارة المحيط الهندي، ثم تحدثت عن دور المماليك والعثمانيين في مواجهة الخطر البرتغالي، ثم اختتمت هذه الدراسة بخاتمة، دونت فيها أهم ما توصلت إليه الدراسة، ثم أتبعتها بمجموعة من الملاحق، وقائمة للمصادر والمراجع التي اعتمدت عليها، في إعداد هذه الدراسة.

أما الصعوبات الكبيرة التي واجهتني، في إعداد هذه الدراسة، فهي تناثر المعلومات في بطون الكتب مما أدى إلى الصعوبة في الوصول إليها، مما يحتاج إلى مزيد من الوقت والجهد.

وأخيراً فانني أسال العلي القدير، أن أكون قد وفقت في عرض هذا الموضوع، وفي إيفائه بعض حقه من الدراسة والتحليل، إنه نعم المولى ونعم النصير.

الفصل الأول:

المحيط الهندي من قبل الاسلام

حتى نهاية الدولة الأموية

-تعريف بالمحيط الهندي

-تجارة المحيط الهندي قبل الإسلام

-تجارة المحيط الهندي في صدر الإسلام

-تجارة المحيط الهندي في العصر الأموي

تعريف بالمحيط الهندي:

تسميته:

يعد المحيط الهندي من المحيطات التي لعبت دوراً نشطاً في التجارة منذ أقدم الأزمنة وحتى الوقت الحاضر، وقد وردت تسمية المحيط الهندي متباينة في تراثنا الجغرافي، ويعلل البيروني ذلك بقوله: "إن هذا البحر يسمى في أكثر الأحوال باسم ما فيه أو ما يحاذيه"[1].

لذلك فهو يسمى البحر الهندي عند كل من: ابن رستة، والبكري، والحموي، والنويري، وابن الوردي[2]، في حين يسمى البحر الفارسي عند الاصطخري، وابن حوقل[3]، والبحر الحبشي عند

---

(١) البيروني ،أبو الريحان محمد بن أحمد (ت ٤٤٠هـ /١٠٤٨م)، تحقيق ماللهند مقولة مقبولة في العقل أو مرذولة، طبع بمطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد، ١٩٥٨، ص١٥٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: البيروني، تحقيق ماللهند.

(٢) ابن رسته ،أبو علي أحمد بن عمر(ت ٢٩٠هـ/٩٠٢م) ، الأعلاق النفيسة، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١، ص٨٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن رسته، الأعلاق؛ البكري، أبو عبيد الله عبدالله بن عبد العزيز الأندلسي (ت٤٨٧هـ/١٠٩٤م)، كتاب المسالك والممالك، حققه وقدم له أدريان فان ليوفن وأندري فيري، الدار العربية للكتاب، تونس، ١٩٩٢، ج١، ص١٩١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: البكري، المسالك؛ ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبد الله (ت ٦٢٦هـ ١٢٢٨م)، معجم البلدان، دار صادر، بيروت، ط٢، ١٩٩٥، مج ١، ص٣٤٥ ، وسوف يشار إليه لاحقاً هكذا: ياقوت الحموي، معجم؛ النويري شهاب الدين أحمد بن عبدالوهاب (ت ٧٣٣هـ/١٣٣٢م) نهاية الأرب في فنون الأدب، مطابع كوستاتسوماس وشركاه، القاهرة ، (د.ت)، السفر الأول، ص٢٣٧، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: النويري، نهاية الأرب؛ ابن الوردي، سراج الدين أبو حفص عمر بن محمد (ت ٧٤٩هـ/١٣٤٨م)، خريدة العجائب وفريد الغرائب، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ط٢، ١٩٣٩، ص١١١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن الوردي، خريدة العجائب.

(٣) الاصطخري ،أبو اسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي، (ت ٣٢١ هـ /٣٣٩م) ، مسالك الممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٦٧، ص٢٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الاصطخري، مسالك؛ ابن حوقل، أبو القاسم النصيبي (ت٣٦٧هـ/٩٧٧م)، صورة الأرض، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٦٧، ص٤٢، وسيشار إليه لاحقاً ابن حوقل، صورة الأرض؛ يذكر د. عبد المحسن الحسيني أن المقصود ببحر فارس، البحر الأحمر والخليج العربي وبحر اليمن (الحسيني، عبد المحسن، "الأقسام الجغرافية لجزيرة العرب"، مجلة كلية الآداب، جامعة الاسكندرية،١٩٥٢، ١٩٥٣، ص١٠١ وما بعدها) بينما المقصود بالبحر الفارسي عند سعد زغلول عبد الحميد المحيط الهندي كله.

المسعودي[١]، والبحر الصيني عند المقدسي[٢]، في حين يذهب شيخ الربوة إلى تسميته بالبحر المحيط الجنوبي[٣]، كما يسمى البحر الشرقي عند ابن الجوزي[٤].

مساحته:

يمتد المحيط الهندي من شرقي الصين إلى القُلزم[٥]، حيث يصل إلى ثمانية آلاف ميل[٦]، أما عرضه فهو متفاوت، حيث يضيق في مكان، ويتسع في آخر[٧].

(عبد الحميد، سعد زغلول، "البحرين وقطر، الأصول التنيمة للمسميات الحديثة في المكتبة الجغرافية"، مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية قطر ١٩٧٦، ج١، ص ٣٩-٤٠.

(١) المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م)، التنبيه والأشراف، منشورات دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨١، ص٤٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المسعودي، التنبيه؛ المسعودي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر، تحقيق محمد محي الدين عبدالحميد، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٨٨، ج١، ص ١٥٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المسعودي، مروج.

(٢) المقدسي، محمد بن أحمد (ت ٣٩٠هـ/٩٩٩م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، ليدن، ط٢، ١٩٦٧، ص١٢، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المقدسي، أحسن التقاسيم.

(٣) شيخ الربوة ، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي طالب الأنصاري الصوفي الدمشقي (ت٧٢٧هـ/ ١٣٢٦ م) ، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مطبعة الأكاديمية الامبراطورية، مدينة بطربورغ، ١٨٦٥، ص١٤٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: شيخ الربوة، نخبة الدهر.

(٤) سبط بن الجوزي، يوسف بن قزاوغلي (ت٦٥٤هـ/١٢٥٦م)، مرآة الزمان في تاريخ الأعيان، حققه وقدم له إحسان عباس، ، دار الشروق، بيروت، دار الشروق، القاهرة، ١٩٨٥، السفر الأول، ص٩٨ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: سبط بن الجوزي، مرآة الزمان.

(٥) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٣؛ أبو الفداء، عماد الدين اسماعيل (ت ٧٣٢ هـ /١٣٣٢م)، تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، مدينة باريس، ١٨٤٠، ص٢١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابو الفداء، تقويم البلدان، والقلزم بلدة على ساحل المحيط الهندي قرب أيله وإلى هذه المدينة ينسب هذا البحر، ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٣٨٧.

(٦) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٣؛ المسعودي، التنبيه، ص٦٢؛ والميل: جزء من ثلاثة أجزاء من الفرسخ، والفرسخ ثلاثة أميال وتقاس المسافات في البحر بالميل البحري لذلك المقصود هنا بالميل هو الميل البحري الذي يساوي ١,٨٥٢ كم، ياقوت الحموي، معجم، ج١، ص٣٦؛ الموسوعة العربية العالمية، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض، ١٩٩٦. ج٢٤، ص٩٥، وسيشار اليها لاحقاً هكذا: الموسوعة العربية .

(٧) البكري، المسالك، ج١، ص١٩١؛ النويري، نهاية الأرب، السفر الأول، ص٢٣٨.

وتبلغ مساحة المحيط الهندي حوالي ٧٥ مليون كيلومتر مربع، وهو أصغر المحيطات الثلاثة الكبرى، حيث يأتي بعد الهادي والأطلسي[١]، أي ما يعادل ٤٢% من مساحة المحيط الهادي، وحوالي ٧٠,٨% من مساحة المحيط الأطلسي، ومساحته هذه تعادل ٢٠% من المساحة الكلية للمحيطات، وهو أعرض من المحيط الأطلسي حيث يبلغ عرضه بين طرفي إفريقيا وأستراليا حوالي (٦٢٠٠ ميل) بينما يبلغ أقصى عرض للمحيط الأطلسي حوالي (٥٠٠٠ ميل)[٢].

أقسام المحيط الهندي:

ولهذا المحيط بحار هامشية أهمها: (البحر العربي وتفرعاته حيث تشتمل على: (البحر الأحمر وخليج عدن والخليج العربي)، وخليج البنغال، وبحر آرافورا الواقع بين شمال أستراليا وجزر أندونيسيا[٣].

ويكاد يأخذ المحيط الهندي شكل معين هندسي تمثل القارة القطبية الجنوبية ضلعه الجنوبي، وشبه جزيرة العرب ضلعه الشمالي، في حين تمثل مجموعة جزر أندونيسيا وقارة أستراليا ضلعه الشرقي، ويمتد ضلعه الغربي بمحاذاة ساحل أفريقيا الشرقي[٤].

وقد درج الجغرافيون والرحالة على تقسيمه إلى مجموعة بحار، معللين سبب هذا التقسيم أن لكل بحر ريحاً وطعماً ولوناً وحيوانات ليست موجودة في

---

(١) شرف، عبد العزيز طريح، جغرافية البحار، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص٣٤١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: شرف، جغرافية البحار.

(٢) المرجع السابق، ص٣٤٢.

(٣) المرجع السابق، ص٣٤٣.

(٤) المياح، علي محمد، "العرب والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الوسطى"، مجلة المجمع العلمي العراقي، مج ٤٠ ، ج٣، ٤، ص٢٣٥، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المياح، العرب والمحيط الهندي.

البحر الآخر[١]. وقد تباين عدد البحار من (٥-٧) بحار عند الجغرافيين[٢]، فمن هذه البحار حسبما ذكر المسعودي: مما يلي البصرة والأبلة والبحرين من خشبات البصرة[٣]: لاروى، هركند، كله، كردنج، الصنف، صنجي، وهو بحر الصين[٤].

في حين ذكر شيخ الربوة حوالي (١٥) قطعة[٥]، وللبحر الهندي بكل ما يحوي من قطع (بحار) من شرقي الصين إلى القلزم مد وجزر في اليوم والليلة مرتان[٦]. ويتفرع من المحيط الهندي خلجان أهمها بحرا: القلزم والعربي وقد كان لهما أثر بالغ ومهم بتجارة المحيط الهندي في الفترة الإسلامية، وسوف أقدم فيما يلي بعض التفاصيل عن هذين الممرين المائيين (القلزم، العربي) المتفرعين

---

(١) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٩؛ البكري، المسالك، ج١، ص١٩١؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٥٣.

(٢) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٩؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٤٩؛ البكري، المسالك، ج١، ص١٩١؛ سبط بن الجوزي، مرآة الزمان، السفر الأول، ص٩٨-٩٩؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢١؛ النويري، نهاية الأرب، السفر الأول، ص٢٣٨.

(٣) الخشبات: وهو مضيق بين جنابة والبصرة، وهو مكان خطير لا تكاد تسلم فيه سفينة، وسبب ذلك رقة المياه، لذلك قاموا بوضع خشبات منصوبة في البحر قد بني عليها مرقب يسكنه نساطور، يوقد بالليل لتهتدي به المراكب، انظر: الاصطخري، مسالك، ص٣٢؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٢؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٤٩.

(٤) مروج ، ج١، ص١٤٩. والمقصود ببحر لاروى: ويسمى الآن بحر العرب.

هركند: ويطلق عليه الأن خليج البنغال.

كله: ويطلق عليه الآن بحر الملايو.

كردنج: ويقع في الجزء الجنوبي الشرق من الصين.

صنجي: ويقع جنوب كانتون من بلاد الصين. انظر: ملحق رقم (١) ص١٥٥.

(٥) حيث ذكر أن الذي يمر بأرض الصين يسمى بحر السهركند وبحر صنجي، وبحر كله، وبحر صندابولات، وبحر الهند، وبحر لاروى، وبحر سرنديب وبحر فارس، وبحر الراهون، وبحر القمر، وبحر كنبايه، وبحر منيبار، وبحر السندمند، وبحر اليمن، وبحر الزنج، وبحر بربرا، انظر: نخبة الدهر، ص١٥٢-١٥٣.

(٦) الاصطخري، مسالك، ص٣٢؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٤٧؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٣؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢٣.

من المحيط الهندي نظراً لأهمية دورهما في تجارة المحيط الهندي في الفترة الإسلامية:

أولاً: بحر القلزم (الأحمر): سمي بحر القلزم بهذا الاسم نسبة إلى مدينة القلزم (السويس حديثاً) التي تقع على طرفه الشمالي[١]، إذ يبلغ طوله حوالي ١٤٠٠-١٥٠٠ ميلاً بحرياً[٢]، أما عرضه فهو متفاوت، حيث يتسع في مكان ويضيق في آخر، ومن الأماكن التي يضيق فيها، فوهة بحر القلزم إذ يرى من بعض جنباته الجانب الآخر[٣]، وفي بحر القلزم جبال غاطسة في الماء، مما جعل الملاحة فيه صعبة وخطرة، ومهما كان البحَّارُ ماهراً فإنه لا يستطيع سلوك هذا البحر إلا نهاراً[٤]، وهذا جعل ربان السفينة يصطحب عدداً من الصبيان، إذ

---

(١) البكري، المسالك، ج١، ص١٩٨؛ ناصر خسرو، علوي،(ت ٤٨١هـ/١٠٨٨م)، سفر نامة، ترجمة يحيى الخشاب، تصدير عبدالوهاب العزام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٣، ص٩١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ناصر خسرو، سفر نامة؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٥؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢٣، ١١٧.

(٢) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٤؛ البكري، المسالك، ج١، ص١٩٨؛ سبط بن الجوزي، مرآة الزمان، السفر الأول، ص٩٨؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٥؛ النويري، نهاية الأرب، السفر الأول، ص٢٤٣؛ ابن الوردي، خريدة العجائب، ص٩٥.

(٣) الاصطخري، مسالك، ص٣٠؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٤٤؛ ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٣٤٤؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٢٤؛ السبتي، القاسم بن يوسف بن محمد بن علي السبتي(ت٧٣٠هـ/ ١٣٢٩م)، مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا، الدار العربية للكتاب ، تونس، ١٩٧٥، ص٢٠٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: السبتي، مستفاد الرحلة؛ القلقشندي أحمد بن علي (ت٨٢١هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه، محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧، ج٣، ص٢٥٣ ، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: القلقشندي، صبح الأعشى؛ المقريزي، تقي الدين علي المقريزي (ت٨٤٥هـ/ ١٤٤١م) ، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، المعروف بالخطط المقريزية، تحقيق محمد زينهم، ومديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٨، ج١، ص٥١، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: المقريزي، خطط.

(٤) الاصطخري، مسالك، ص٣٠؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٤٦؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٢؛ السبتي مستفاد الرحلة، ص٢٠٧.

يشكلون حلقة وصل بينه وبين صاحب السكان[١] ، فعندما يرى الربان جبلاً من هذه الجبال يوعز الى الصبيان ان يبلغوا صاحب السكان بذلك ، وإذا غفل الربان كان مصيره ومصير السفينة الهلاك [٢].

وبين هذا البحر وأيلة (العقبة) مكان يعرف بـ "تيران" يشبه دردور عُمان[٣]، من حيث صعوبة المسلك، ويقع هذا المكان في سفح جبل، إذا وقعت الريح عليه انقسمت إلى قسمين على شكل شعبتين متقابلين فتثير البحر وتتبلد السفن لاختلاف الريح فلا تنجو في هذا المكان، فإذا كان للجنوب أدنى مهب فلا مجال للإبحار في هذا البحر، ومقدار هذه الحالة الصعبة نحو ستة أميال، ويذكر أنه المكان الذي أغرق الله فيه فرعون وقومه، وبقرب تاران مكان يعرف بـ

---

(١) السكان: ذنب السفينة الذي به تعدل، أو ما تسكن به السفينة، تمنع من الحركة والاضطراب، انظر: ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم (ت٧١١هـ/ ١٣١١م)، لسان العرب، دار صادر، بيروت، ١٩٨٦، مج١٣، ص٢١١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن منظور، لسان العرب.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٢؛ الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد عبدالله بن ادريس الحسني (ت٥٦٠هـ/ ١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩، مج١، ص١٣٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الادريسي، نزهة المشتاق.

(٣) الدردور: موضع في بحر فارس، حيث يدور فيه الماء كالرحى دوراناً دائماً، فإذا سقط فيه مركب، فلا يزال يدور حتى يهلك، وهو يضيق على مقربة من جبلي كسير وعوير، تسلكه السفن الصغار ولا تسلكه الكبار، والدردوارت ثلاثة: منها دردور عُمان هذا، والثاني بالقرب من جزيرة قمار والثالث في آخر الصين، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٤٥٠؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٦؛ النويري، نهاية الأرب، السفر الأول، ص٢٤٤؛ الحميري، أبو عبدالله محمد بن عبد المنعم (ت ٩٠٠هـ/ ١٤٩٤م)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٥، ص٢٣٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الحميري، الروض المعطار.

"جبيلات" تهيج أمواجه برياح بسيطة[1]، وفي هذا البحر جـــزر منـــها: دهلـــك[2]، سواكن[3].

ثانياً: الخليج الفارسي (العربي): سمي الخليج الفارسي بهذا الاسم لأنـــه يخرج إلى ناحية فارس[4]، ويبلغ طول هذا الخليج ١٤٠٠ ميـــل وعرضـــه ٥٠٠ ميل[5]. وهو مثلث الشكل تقريباً يمتد أحد أضلاعه من البصرة إلى رأس الجمحـــة من بلاد مهرة، والضلع الآخر من البصرة إلى تيز مكران، ويمتد الثالث مـــن أول الجمحة على سطح البحر بطول ٥٠٠ ميل[6].

وفي هذا البحر مكان يعرف بـــ"الدردور" يقع بالقرب من مدينة عبـــادان[7]، ويمتاز بصعوبته، إذ أن المراكب التجارية لا تستطيع السير فيه، ويرجع سبب ذلك إلى دوران الماء هناك بشكل مستمر، وكذلك وجود جبال غاطسة فيه تعيق حركة

---

(١) الاصطخري، مسالك، ص٣٠-٣١؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٤٦؛ القزويني، عجائب المخلوقـات وغرائب الموجودات، قدم له وحققه فاروق سعد، منشورات دار الآفاق الجديدة، بـــيروت، ط٤، ١٩٨١، ص١٧٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: القزويني ، عجائب؛ النويري، نهاية الأرب، السفر الأول، ص٢٤٤.

(٢) دهلَك: ، وهي جزيرة في بحر اليمن، وفيها مرسى بين بلاد اليمن والحبشة، كان بنو أمية إذا ســـخطوا على أحد نفوه إليها، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٤٩٢؛ أبو الفداء، تقويم البلـدان، ص٣٧١؛ الحميري، الروض المعطار، ص٢٤٤-٢٤٥.

(٣) سواكن: بلد مشهور على ساحل بحر القلزم، تأتي إليها سفن الذين يقدمون من جدة وأهلها بجـــاة ســـود نصارى، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٢٧٦؛ الحميري، الروض المعطار، ص٣٣٢.

(٤) ابن رسته، الأعلاق، ص٨٤.

(٥) اختلفت الآراء حول طول الخليج الفارسي حيث نجد المسعودي سبط بن الجوزي يقدرانـــه بـــ ١٢٠٠ ميل، انظر: المسعودي، مروج، ج١، ص١٤٩؛ سبط بن الجوزي، مرآة الزمان، الســفر الأول، ص٩٩؛ بينما الإدريسي يقدره بـــ ١٣٢٠ ميلاً، انظر: الإدريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص١٠.

(٦) البكري، المسالك، ج١، ص١٩٩؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٦.

(٧) عبّادان: وهي حصن صغير عامر على شط البحر، وهو رباط كان فيه محارس للقطرية وغيرهم مـــن متلصصة البحر، وهو تحت البصرة قرب البحر الملح، (وتقع الآن في إيران على الضفة الشرقية لشـــط العرب). انظر: الاصطخري، مسالك، ص٣٣؛ ياقوت الحمـــوي، معجـــم، مـــج٤، ص٧٤؛ الحمـــيري، الروض المعطار، ص٤٠٧.

سير السفن الملاحية[١]. أما جزره فهي: لافت[٢]، وخـــارك[٣]، وأوال[٤]، وكيـــش التي فيها مغاص اللؤلؤ[٥].

تجارة المحيط الهندي قبل الإسلام:

كان للمحيط الهندي دورٌ تجاري عبر العصور التاريخية، ويعود ذلك إلـــى موقعه الجغرافي، إذ يمتد إلى أغلب القارات في العالم، كما يتفرعُ منه بحرا القلـزم والفارسي التي كان لشعوبها خبرة في النشاط التجاري حيث استخدم المصريـــون

---

(١) البكري، المسالك، ج١، ص٢٠٠؛ القزويني، عجائب المخلوقات، ص١٦٢؛ أبو الفداء، تقويم البلـدان، ص٢٣؛ النويري، نهاية الأرب، ص٢٤٥.

(٢) لافت: جزيرة في بحر عمان، وهي جزيرة بني كاوان، التي افتتحها عثمان بن أبي العاص الثقفي فـــي أيام عمر بن الخطاب، فيما يقرب من سنة ١٩هـ، وكانت هذه من أعمر الجزائر: انظر: البلاذري، أبـي الحسن أحمد بن يحيى بن جابر داوود البغدادي (ت ٢٧٩هـ/ ٨٩٢م)، فتوح البلدان، عنـي بمراجعتـه والتعليق عليه رضوان محمد رضوان، ، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٣، ص٣٧٩، وسيشار إليـــه لاحقاً هكذا: البلاذري، فتوح؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٥، ص٧-٨؛ أبـــو الفـداء، تقويـم البلـدان، ص٣٧٣؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٦.

(٣) خارك: جزيرة في وسط البحر الفارسي، وهي مشهورة بمغاص اللؤلؤ، انظر: ياقوت الحموي، معجـم، مج٢، ص٣٣٧؛ ابن سعيد المغربي، أبو الحسن علي بن موســى (ت٦٧٣هـــ/١٢٧٤م) ، الجغرافيـا، تحقيق اسماعيل العربي، المكتب التجاري للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٧٠، ص١٣٢، وسيشـــار إليه لاحقاً هكذا: ابن سعيد المغربي، الجغرافيا؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٣٧٣.

(٤) أوال: جزيرة حسنة بها مدينة كبيرة تسمى البحرين، وهي البحرين حالياً، الإدريسي، نزهة المشـــتاق ، مج١، ص٣٨٦؛ ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٢٧٤؛ ابن سعيد المغربي، الجغرافيا، ص١٣٢؛ أبـــو الفداء، تقويم البلدان، ص٣٧١.

(٥) كيش: هو تعجيم قيس، جزيرة في وسط بحر فارس تقابل مسقط، وبها مغاص اللؤلؤ ، الإدريسي، نزهـة المشتاق، مج١، ص١٥٦، ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص٤٩٧؛ أبو الفداء، تقويم البلـدان، ص٣٧٣؛ شيخ الربوة، نخبة الدهر، ص١٦٦؛ الحميري، الروض المعطار، ص٥٠٥.

بحر القلزم للقيام برحلات متعددة إلى بلاد بنت وهي ساحل الصومال الحالي[١]، وبعد أن انتهت الدولة الفرعونية، أصبح الفنيقيون سادة التجارة في البحر الأحمر[٢]، وعندما جاء الفرس وحدوا بين شواطئ الجانب الشرقي من البحر المتوسط وسواحل المحيط الهندي، كما استغل اليونانيون الوضع من الناحية الاقتصادية[٣]، فوضع الاسكندر خطة للسيطرة على المياه الدافئة والتعرف على هذا البحر، وقد استمر الاهتمام بهذا البحر إلى عهد البطالمة[٤].

أما بالنسبة للملاحة في الخليج الفارسي فقد قام الاسكندر المقدوني باستئجار الفنيقيين للملاحة فيه واستيطان شواطئه[٥].

أما تجارة الخليج الفارسي في عهد الإمبراطورية الرومانية، فقد كانت بأيدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط مثل: أبولوجوس[٦].

ويظهر أن العرب قبيل الإسلام كانوا يملكون سفنا في البحر الأحمر والخليج العربي، إلا أن سفنهم لم تكن ضخمة، لهذا السبب لم تتمكن من مجابهة السفن اليونانية أو الرومانية حين نزلت البحار[٧]. وقد كان للأحداث السياسية أثر بالغ في حالة الملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي في الإمبراطوريتين الرومانية

---

(١) حوراني، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمه وزاد عليه الدكتور السيد يعقوب بكر، راجعه وقدم له يحيى الخشاب، مطابع دار الكتاب، القاهرة، ١٩٥٨، ص٣٠، وسيشار إليه لاحقا هكذا: حوراني، العرب والملاحة.

(٢) المرجع السابق، ص٣٣.

(٣) المرجع السابق، ص٤٢.

(٤) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار العلم للملايين، بيروت، مكتبة النهضة، بغداد، ط٣، ١٩٨٠، ج٧، ص٢٦٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: علي، المفصل.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص٤٢.

(٦) المرجع نفسه، ص٤٥.

(٧) علي، المفصل، ج٧، ص٢٦٥.

واليونانية فعند حدوث الفتن والاضطرابات لم يكن باستطاعة أصحاب السفن التوغل في البحار البعيدة لعدم تمكنهم من حماية سفنهم وتجارهم[١].

أما الملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي في العهد البيزنطي فقد أثرت الأوضاع السياسية غير المستقرة في الدولة البيزنطية والحروب المتوالية بينهم وبين الساسانيين على الملاحة البيزنطية فيهما، إذ حدّت من توسعها ولهذا اقتصر نشاطها على البحر الأحمر، وعلى السواحل الأفريقية التي كانت علاقاتها حسنة مع البيزنطيين[٢]. أما الساسانيون فإن أقصى ما وصل إليه نفوذهم في البحر، هو باب المندب أي عند مدخل البحر الأحمر، حيث أصبح البحر الأحمر، منذ أن سيطر اليونان والرومان على مصر، بحراً يونانياً رومانياً بيزنطياً لم يستطع الفرس دخوله[٣].

وقد أصبح للفرس نشاط واضح في الخليج الفارسي وفي المحيط الهندي[٤]، وقام الساسانيون بنقل التجارة الآتية إلى تجارهم من الصين والهند وسيلان إلى الخليج الفارسي حتى لا يزاحمهم أحد، ومنه إلى العراق، أو من الصين والهند إلى فارس، ثم إلى العراق ومنه إلى بلاد الشام لبيعها للبيزنطيين[٥].

وقد دخل الأحباش البحر، ولكنهم لم يكونوا أقوياء، ولا سيما في الجاهلية القريبة من الإسلام[٦]، وعندما جاء الإسلام انقطعت صلة البيزنطيين بالبحر

---

(١) علي، المفصل، ج٧، ص٢٧٠.
(٢) المرجع السابق، ج٧، ص٢٧٩؛ حوراني، العرب والملاحة، ص١٠٠.
(٣) علي، المفصل، ج٧، ص٢٩٠.
(٤) علي، المفصل، ج٧، ص٢٨٠.
(٥) المرجع السابق، ج٧، ص٢٨١.
(٦) المرجع السابق، ج٧، ص٢٨١؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٩٩.

الأحمر والمحيط الهندي[1]. فالخليج العربي والبحر الأحمر لم يعودا طريقين متنافسين وإنما كانا طريقين متساويين يسلك كل منهما لبلوغ ما قاربه من أرض الخلافة[2].

تجارة المحيط الهندي في صدر الإسلام:

تعد التجارة ركناً من أركان الحياة الاقتصادية لأي شعب من الشعوب، وعندما جاء الإسلام حث على التجارة وعلى الربح الحلال من خلالها، مصداقاً لقوله تعالى: "**يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ**"[3].

وإذا كان الإسلام قد حث على التجارة، إلا أنه في بداية الدعوة الإسلامية نزلت آيات قرآنية تهدد من تكون تجارته أحب إليه من الله ورسوله والجهاد في سبيله، قال تعالى: (**قُلْ إِنْ كَانَ آبَاؤُكُمْ وَأَبْنَاؤُكُمْ وَإِخْوَانُكُمْ وَأَزْوَاجُكُمْ وَعَشِيرَتُكُمْ وَأَمْوَالٌ اقْتَرَفْتُمُوهَا وَتِجَارَةٌ تَخْشَوْنَ كَسَادَهَا وَمَسَاكِنُ تَرْضَوْنَهَا أَحَبَّ إِلَيْكُمْ مِنَ اللَّهِ وَرَسُولِهِ وَجِهَادٍ فِي سَبِيلِهِ فَتَرَبَّصُوا حَتَّى يَأْتِيَ اللَّهُ بِأَمْرِهِ وَاللَّهُ لا يَهْدِي الْقَوْمَ الْفَاسِقِينَ**)[4].

لذلك بقي أثر هذه التجارة قليلاً لأن هذه الفترة تمثل بداية دعوة، وفترة فتوحات إسلامية لنشر الدين الجديد، كما لا توجد هناك وثائق معاصرة، تعطينا

---

(1) علي، المفصل، ج7، ص284.
(2) حوراني، العرب والملاحة، ص174.
(3) النساء، آية 29.
(4) التوبة، آية 24.

تفاصيل عن التجارة في القرن الهجري الأول، إذ أن أقدم كتاب وصل إلينا هو كتاب "التبصر في التجارة" الذي ألفه الجاحظ في أوائل القرن الثالث الهجري واعتمد عليه الثعالبي وابن الفقيه، والسبب في عدم وجود كتب عن التجارة في هذه الفترة، هو انصراف جل اهتمام المؤرخين إلى الكتابة عن أعمال الجهاد والأحداث السياسية في الدولة الإسلامية[1].

وبما أن البحث يركز على المحيط الهندي في العصر الإسلامي، فهذا يعني أننا سنتحدث عن التجارة البحرية، لذلك لا بد بدءاً من مناقشة مقولة مفادها "أن العرب يهابون ركوب البحر، فإن كانوا كذلك، فهذا ينفي أن تكون للعرب تجارة بحرية قبل الإسلام، أو أن هذه التجارة كانت في حدودها الدنيا".

حيث أن المقصود بخوف العرب من ركوب البحر، هو ركوب البحر من أجل الحرب، وليس من أجل التجارة، حيث أن البحر لم يكن يركب للحرب في زمن الرسول -صلى الله عليه وسلم-، ولا في خلافة أبي بكر، وإنما ركب في زمن عمر بن الخطاب، حيث ركبه العلاء بن الحضرمي[2] لغزو فارس، فغضب

(١) العلي، صالح أحمد، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في القرن الأول الهجري، دار الطليعة، بيروت، ط٢، ١٩٦٩، ص٢٣٥، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: العلي، التنظيمات الاجتماعية.

(٢) العلاء بن الحضرمي: وكان اسمه عبد الله بن عماد بن أكبر بن ربيعة الحضرمي، استعمل النبي (صلى الله عليه وسلم) على البحرين وأمّره أبو بكر ثم عمر، مات سنة أربع عشرة وقيل سنة إحدى وعشرين= =انظر: ابن الأثير، علي بن محمد (ت ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م)، أسد الغابة في معرفة الصحابة، تحقيق وتعليق محمد إبراهيم البنا، محمد أحمد عاشور، محمود عبد الوهاب فايد، دار الشعب، بيروت(د.ت)، مج٤، ص٧٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن الأثير، أسد الغابة؛ الزركلي، خير الدين، الأعلام (قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين)، دار العلم للملايين، بيروت، ط٥، ١٩٨٠، ج٤، ٢٤٥، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الزركلي، الأعلام

عمر لذلك؛ لأنه لم يكن يريد أن يخرج عن سنة الرسول (صلى الله عليه وسلم) وخليفته أبي بكر، لذلك قام بعزل العلاء الحضرمي[1].

أهم الموانئ في عصر الرسول والخلفاء الراشدين:

بالرغم من نظرة الدولة الإسلامية إلى التجارة في بداية الدعوة وانشغال المسلمين بالجهاد وقيامهم بالفتوحات الإسلامية، إلا أن ذلك لم يؤثر على التجارة في صدر الإسلام وبداية الدولة الأموية، حيث كان الرسول صلى الله عليه وسلم ومعظم الخلفاء الراشدين قد اشتغلوا بالتجارة خلال فترة حكمهم، كما شهدت هذه الفترة ظهور موانئ في المحيط الهندي، لعبت دورا مميزا في تجارته وفيما يلي عرض لأهم هذه الموانئ :-

١-**الشعيبة:** يقع على مسافة نحو أربعين ميلا إلى الجنوب من جدة[2]، وهو من أقدم الموانئ في الحجاز، ويعتبر الشعيبة مرفأ السفن من ساحل البحر الأحمر، وقد كان ميناء مكة ومرسى سفنها قبل جدة، وقد ورد ذكر الشعيبة مرتين في كتب التاريخ، المرة الأولى عند الحديث عن بناء الكعبة، حيث ورد أن سفينة دفعتها الريح للشعيبة، فاستعانت قريش بخشبها في تجديد سقف الكعبة[3].

---

(١) الطبري، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ/ ٩٢٢م) تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٧، ج٤، ص٨٠-٨١، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الطبري، تاريخ.

(٢) الجاسر، حمد، في شمال غرب الجزيرة، نصوص مشاهدات انطباعات، دار اليمامة، الرياض، ١٩٧٠، ص١٧٤، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الجاسر، في شمال غرب الجزيرة.

(٣) البكري، أبو عبيد الله عبدالله بن عبدالعزيز الأندلسي(ت٤٨٧هـ/١٠٩٤م)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، عارضه مخطوطات القاهرة وحققه وضبطه مصطفى السقا، عالم الكتب، بيروت، ط٣، ١٩٨٣، ج٣، ص٨٠٢، وسيشار إليه لاحقا هكذا: البكري، معجم ما استعجم؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٣٥١؛ سحاب ، فكتور ، ايلاف قريش رحلة الشتاء والصيف ، كومبيونشر والمركز الثقافي العربي ، بيروت ، ١٩٩٢، ص ٣٨٣ ، وسيشار إليه لاحقا هكذا : سحاب ، ايلاف قريش.

وورد ذكر الشعيبة للمرة الثانية عندما هاجر المسلمون إلى الحبشة، وخرجوا متسللين حتى أتوا إلى الشعيبة، فوجدوا سفينتين لتجار فقاموا بحملهم إلى أرض الى الحبشة بنصف دينار[1]، وعدا ذلك لم يرد ذكر لميناء الشعيبة في كتب المؤرخين، مما يدعو إلى القول بأن مكة لم تكن ذات تجارة بحرية على قدر من الأهمية، بل كانت تعتمد على سفن حبشية أو مصرية ويبدو أنها احتكرت التجارة في البحر الأحمر بما يتلاءم والحركة التجارية المحدودة فيها[2].

٢-**الجار:** وهو الميناء الرئيس للمدينة المنورة ، حيث كانت السفن تأتي إليه من أرض الحبشة ومصر وعدن والصين وبلاد الهند، وقد كانت أهميته أكثر من الشعيبة، لوجود جزيرة قراف بمحاذاة ميناء الجار، التي كانت ملتقى التجار القادمين من شرقي افريقيا[3].

٣-**جدة:** وهي ميناء مكة أيضا، وقد تطورت في العصر الراشدي حتى أصبحت الميناء الرئيس لمكة بدلا من الشعيبة [4].

---

(١) ابن سعد، محمد بن سعد (ت ٢٣٠هـ/ ٨٤٤م)، الطبقات الكبرى، دار صادر، بيروت، دار بيروت، بيروت، ١٩٥٨،ج١، ص٢٠٤، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن سعد، الطبقات؛ الطبري، تاريخ، ج٢، ص٣٢٩.

(٢) بيضون، إبراهيم، الحجاز والدولة الإسلامية، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٣، ص٧٣، وسيشار إليه لاحقا هكذا: بيضون، الحجاز.

(٣) ابن حوقل، صورة الأرض، ص٣١؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٨٣؛ البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص٣٥٥؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٩٢-٩٣؛ سحاب ، ايلاف قريش ، ص ٣٨٣

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٩٧؛ البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص٣٧١؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص١١٤؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٩٣.

ظهرت أهمية هذه المحطة التجارية عندما اهتمت الدولة الأموية بها كميناء وحولت اليها شحنات القمح المصري في القرن الأول الهجري، وبقيت تقوم بهذا الدور طيلة العصر الأموي[١].

٤- عَدَن: احتفظت اليمن بمركزها التجاري الهام طوال القرن الأول الهجري وذلك عن طريق ميناء عدن الذي كان يعد من أشهر موانئ الدولة الإسلامية، وتأتي شهرة هذه المدينة من كونها ميناء على البحر ينزلها السائرون في البحر وبها معادن اللؤلؤ[٢]. وتقع عدن عند مدخل البحر الأحمر لذلك تعتبر ركيزة التجارة بين الهند والصين ومصر، لذلك يصفها المقدسي بأنها: "دهليز الصين وفرضة[٣] اليمن وخزانة المغرب ومعدن التجارات"[٤].

ومن هنا يلحظ أنّ الفعاليات التجارية كانت متمثلة بالمراكز التي تمر عبر البحر الأحمر، وأن منطقة الخليج العربي ظلت تشهد مرحلة انكماش واضحة والسبب في ذلك أن موقع السلطة المركزية السياسي كان في المدينة ومكة خلال فترة الخلفاء الراشدين. وفي بلاد الشام زمن الأمويين. وكان لهذا الموقع السياسي أثر واضح في تركز العلاقات التجارية ووجهتها[٥].

---

(١) العمادي، محمد حسن عبد الكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الإسلام حتى القرن ٤هـ، مؤسسة حمادة، إربد، ١٩٩٧،ص٢٧٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: العمادي، التجارة.

(٢) الاصطخري، مسالك، ص٢٥،شهاب ، حسن صالح ، عدن فرضة اليمن ، مركز الدراسات والبحوث اليمني ، صنعاء ، ١٩٩٠، ص ٩٣، وسيشار إليه لاحقا هكذا : شهاب ، عدن

(٣) فرضة من البحر: محط السفن، ابن منظور، لسان العرب، مج٧، ص٢٠٦.

(٤) أحسن التقاسيم، ص٨٥.

(٥) أحمد، لبيد إبراهيم، "مكانة الخليج العربي التجارية ومصادرها خلال العصور الإسلامية الوسطى"، مجلة المؤرخ العربي، ع ٢٤، ١٩٨٤، ص٢٣- ٢٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: أحمد، مكانة الخليج العربي.

ومع أن الفعاليات التجارية كانت متمثلة بالمراكز التي تمر عبر البحر الأحمر، إلا ان هذا لم يمنع من ظهور مراكز تجارية هامة على الخليج العربي، وأهم هذه المراكز هي:

١-*صُحَار:* وهي ميناء على ساحل عُمان، وكانت مخزن السلع الواردة من الصين ومركز التجارة مع الشرق، كما كان لها شأن في تجارة اليمن(١)، وقد أصبحت عُمان بفضل صُحار مضرب الأمثال في سعة الرزق فقد ورد عن الرسول -صلى الله عليه وسلم- أنه قال: "من تعذر عليه الرزق فعليه بعُمان" (٢)، وقال الأصمعي: "الدنيا ثلاث: عُمان والأبلة وسيراف"(٣).

وقد تحدث الاصطخري عن المكانة التي أحرزتها صحار عن طريق التجارة فقال: "صحار قصبة عُمان، وهي على البحر، وبها من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة، وهي أعمر مدينة بعُمان وأكثرها مالاً ،ولا يكاد يعرف على بحر فارس بجميع بلاد الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار"(٤).

وقد تحدث المقدسي عن ازدهار التجارة فيها حيث قال: "صُحار قصبة عُمان ليست على بحر الصين بلد أجل منه... وهو دهليز الصين وخزانة الشرق ومغوثة اليمن"(٥).

---

(١) الاصطخري، مسالك، ص٢٥؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٩٢؛ البكري، المسالك، ج١، ص٣٧٠، ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٣٩٤؛ أبي الفداء، تقويم البلدان، ص٩٩؛ سحاب ، ايلاف قريش ، ص ٣٨٣

(٢) ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص١٥٠.

(٣) ابن الفقيه، أبو بكر أحمد بن محمد الهمذاني (ت بعد ٢٩٠هـ/ ٩٠٢م) البلدان، تحقيق يوسف الهادي، عالم الكتب، بيروت، ١٩٩٦، ص١٥٥، ٤١٢، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن الفقيه، البلدان.

(٤) مسالك، ص٢٥.

(٥) أحسن التقاسيم، ص٩٢.

٢-*دارينُ:* هي ميناء بالبحرين كانت في أوائل العصر الإسلامي من المراكز العربية الهامة للتجارة مع الهند وخاصة تجارة المسك، حيث يقال: مسك دارين، على الرغم من أن دارين ليست بمعدن للمسك، وإنما المسك يجلب إليها من الهند[١].

وكان للمسك الداري شهرة في أنحاء الجزيرة كافة، والتجار الداريون يصدرونه الى البصرة ومدن شرقي الجزيرة، وحتى الى الحجاز، حيث كان لهم في المدينة جالية كبيرة يبلغ عدد أفرادها أربعماية، ولكن أخذت تجارة دارين تضعف تدريجياً بعد إنشاء البصرة سنة ١٤هـ/ ٦٣٥م التي صارت المركز الرئيسي لتجارة الهند فحرمت دارين من أهميتها. [٢]كما تردد ذكر دارين في أشعار العرب في الجاهلية وصدر الإسلام كقول الفرزدق:

كأن تريكةً من ماءِ مزنٍ وداريّ الذكي من المُدامِ [٣]

٣-*الأُبُلّةُ:* تعد أهم ميناء للتجارة مع الهند، وهي بلدة على شاطئ دجلة في زاوية الخليج التي يدخل فيها إلى مدينة البصرة[٤]، وقد فتحت سنة ١٤هـ/ ٦٣٥م[٥]، وكانت زمن الفتح العربي الإسلامي مرفأ السفن من الهند والصين

---

(١) ياقوت الحموي، معجم، ج٢، ص٤٣٢؛ النويري، نهاية الأرب، السفر ١٢، ص١٥؛ الحميري، الروض المعطار، ص٢٣٠؛ العاني، عبدالرحمن عبدالكريم، تاريخ عُمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي في الملاحة والتجارة الإسلامية، دار الحكمة، لندن، ١٩٩٩، ص١٧٥-١٧٦، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: العاني، تاريخ عُمان.

(٢) العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٥٨.

(٣) ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٤٣٢.

(٤) البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص٩٨؛ ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٧٧.

(٥) الطبري، تاريخ، ج٣، ص٥٩٦.

وعُمان، حيث يروي البلاذري أن عتبة بن غزوان[١] حين فتح الأبلة كتب إلـى عمر بن الخطاب يخبره أن الأبلة فرضة البحرين وعُمان والهند والصيـن[٢]. ونظراً لاحتلال ميناء الأبلة مكانة مرموقة في التجارة البحرية مع الهند وصفها بعض المؤرخين بأنها فرج الهند[٣].

وظلت الأبلة مركزاً للتجارة البحرية مع الشرق حتى حفرت قنـاة الأبلـة التـي ربطت هذا الميناء بالبصرة، وجاء حفر هذه القناة لتجنب دوارة كانت تقع فـي مدخـل ميناء الأبلة كانت تعيق مرور السفن الكبيرة، ثم ارتبط ازدهار هذا الميـنـاء بازدهـار تجارة البصرة الى أن تضاءلت أهميتها حتى أصبحت ميناء ثانويـاً للبصريـين بينمـا أصبحت البصرة هي المركز الرئيس للتجارة الشرقية[٤].

ومن هنا يلحظ وجود عدد ليس بقليل من الموانئ على المحيط الهندي في عصـر الرسول والخلفاء الراشدين لعبت دوراً نشطاً في تجارة المحيط الهندي في هذه الفترة.

اهتمام الرسول -صلى الله عليه وسلم- بالتجارة في المحيط الهندي:

بالرغم من انشغال الرسول -صلى الله عليه وسلم- بنشر وتثبيـت الديـن الإسلامي في بداية الدعوة، إلا أن أهمية التجارة البحرية في المحيط الهندي وسبل تأمينها لم تغب عنه، والدليل على ذلك عندما أرسل سـرية علقمـة بـن مجـزر

---

(١) عتبة بن غزوان: يكنى أبا عبد الله وقيل أبو غزوان، وهو حليف بني نوفل بن عبد مناف بن قصي كـان من أوائل من أسلموا، هاجر إلى الحبشة، ثم شهد بدراً، وسيره عمر بن الخطاب إلى أرض البصرة ليقاتل من بالأبلة، فسار وافتتح الأبلة، انظر: ابن الأثير، أسد الغابة، ج٣، ص٥٦٥؛ الزركلي ، الأعـلام ، ج٤، ص ٢٠١

(٢)فتوح، ص٣٣٧.

(٣) الطبري، تاريخ، ج٣، ص٥٩٦.

(٤) العمادي، التجارة، ص٢٧٦.

المدلجي[1] إلى الشعيبة، على ساحل البحر قبالة مكة (ربيع الآخر ٩هـ / تموز ٦٣٠م) وهدفها بعض مراكب الحبشة كان أهل الشعيبة قد شاهدوهم، فقام الرسول -صلى الله عليه وسلم- بإرسال علقمة بن مجزر المدلجي في ثلاثمائة رجل، حيث استطاع علقمة ومن معه الوصول إلى جزيرة في البحر فانهزم الأحباش منهم[2].

والدليل الآخر على إدراك الرسول -صلى الله عليه وسلم- لأهمية تأمين التجارة البحرية في المحيط الهندي عندما صالح أهل أيلة[3] وأعطاهم كتاب الأمان الذي نصه: "بسم الله الرحمن الرحيم، هذه أمنةٌ من الله ومحمدٍ النبي رسول الله ليوحنة بن رؤبة وأهل أيلة سفنهم وسيَّارتهُم في البر والبحر، لهم ذمة الله ومحمد النبي ومن كان معهم من أهل الشام وأهل اليمن وأهل البحر.

فمن أحدث منهم حدثاً فإنه لا يحول ماله دون نفسه، وأنه طيبٌ لمن أخذه من الناس. وأنه لا يحل أن يُمنعوا ماءً يردونهُ ولا طريق يريدونه من بر وبحر، هذا كتاب جهيم بن الصلت وشرحبيل بن حسنة بإذن رسول الله).[4].

ومن خلال هذا النص نلاحظ حرص الرسول -صلى الله عليه وسلم- على أمان الطرق البحرية في البحر الأحمر، كما ظلت أيلة تمارس نشاطها التجاري

---

(١) علقمة بن مجزر المدلجي: هو علقمة بن مجزر بن الأعور بن جعدة بن مدلج الكناني المدلجي، عامل النبي على أحد الجيوش ، وكان رجلاً فيه دعابة، وبعث عمر بن الخطاب علقمة في جيش إلى الحبشة، فهلكوا كلهم، انظر: ابن الأثير، أسد الغابة، ج٤، ص٨٧؛ الزركلي ، الأعلام ، ج٤، ص ٢٤٨ .

(٢) الواقدي، محمد بن عمر بن واقد (ت ٢٠٧هـ) ،المغازي، تحقيق مارسدن جونس، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، (د.ت)، ج٣، ص٩٨٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الواقدي، المغازي.

(٣) أيلة: مدينة بحرية على ساحل بحر القلزم مما يلي الشام، وهي العقبة حالياً، انظر: الاصطخري، مسالك، ص٣٣؛ البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص٢١٦؛ ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٢٩٢.

(٤) الواقدي، المغازي، ج٣، ص١٠٣١؛ سحاب، إيلاف قريش، ص ٤١٣؛ الحيدرأبادي، محمد حميد الله مجموعة الوثائق السياسية في العهد النبوي والخلافة الراشدة، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة، ١٩٤١م، ص٣٤؛ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الحيدرأبادي، مجموعة الوثائق السياسية.

وملاحتها في البحر الأحمر وكان التجار يرتادونها، بدليل أن كتاب الأمان هذا شمل من كان بها من أهل الشام واليمن والبحر؛ أي أولئك الذين قدموا إليها من المحيط الهندي والسواحل الشرقية الأفريقية، كما نلاحظ أن الخط الملاحي والحركة التجارية كانت مستمرة حتى سنة ٩هـ / ٦٣٠م[١].

ويعتبر أمان رسول الله (صلى الله عليه وسلم) لأهل أيلة عاملاً منشطاً للتجارة البحرية، اذ انتظمت التجارة البحرية في المحيط الهندي واستقبلت موانئه بضائع الهند وحاصلات الشرق.

تجارة المحيط الهندي في عصر الخلفاء الراشدين:

عند الحديث عن التجارة البحرية في عصر الخلفاء الراشدين لابد لنا من الاخذ بعين الاعتبار إنه عندما تولى أبو بكر الصديق الخلافة انشغل بمحاربة المرتدين، ونشر الدين الإسلامي عن طريق الفتوح على جبهتي الشام والعراق، لذلك لم يُعثر على أي إشارة لوجود نشاط تجاري في المحيط الهندي خلال فترة خلافة أبي بكر، والسبب في ذلك اهتمام المؤرخين بالكتابة عن الجهاد والفتوحات الاسلامية.

ولكن بعد أن استولى العرب المسلمون على اليمن والشام ومصر فقد ربطت مصر بالحجاز بخط ملاحي عبر مدينة القلزم والبحر الأحمر[٢]، ويرجع الفضل في ذلك إلى الخليفة عمر بن الخطاب، حيث يذكر المؤرخون أن أهل المدينة

---

(١) غوانمة، يوسف، أيلة والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والاستراتيجية، دار هشام للنشر والتوزيع، إربد، ط أولى ١٩٨٤، ص٣٢، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: غوانمة، أيلة.

(٢) غوانمة، أيلة، ص٧٠.

أصابهم جوع شديد عام الرمادة سنة ١٨هـ/ ٦٣٩م [١]، فبعث عمر بن الخطاب إلى عمرو بن العاص وكان والياً على مصر، يطلب منه العون والمساعدة، فبعث إليه عمرو بن العاص قافلة عظيمة، فلما جاءت إلى الخليفة وزعها على الناس[٢]، ثم يذكر المؤرخون أن عمر بن الخطاب أمر عمرو بن العاص بحفر القناة التي كانت توصل النيل بالبحر الأحمر فلم يمض عليه عام حتى سارت السفن وحمل فيه ما أراد من المؤن[٣]، وسمي هذا الخليج خليج أمير المؤمنين نسبة إلى عمر بن الخطاب الذي أشار بحفره[٤].

ومن خلال هذه الرواية نجد أن الهدف الأساس من حفر قناة أمير المؤمنين كان من أجل حمل الطعام إلى الحجاز، إلا أن ذلك أفاد التجارة والتجار، حيث نجد المقريزي يذكر ذلك بقوله: "إن هذا الخليج كان مسلكاً للتجار وغيرهم"[٥].

وأصبح ميناء الجار بعد حفر خليج أمير المؤمنين، الميناء الرئيس للمدينة، وحاز شهرة تاريخية كبيرة بحيث كان البحر الأحمر كله يعرف ببحر الجار[٦].

ويبدو أن النشاط التجاري الذي ازدهر في صدر الإسلام في البحر الأحمر قد شجع الأحباش على القيام بأعمال القرصنة ومهاجمة سفن المسلمين، فقد قام

---

(١) الطبري، تاريخ، ج٤، ص٩٦.

(٢) ابن عبد الحكم، عبد الرحمن بن عبد الله، (ت ٢٥٧هـ/٨٧٠م) فتوح مصر وأخبارها، بريل، ليدن، ١٩٢٠، ص١٦٢-١٦٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن عبد الحكم، فتوح مصر؛ الطبري، تاريخ، ج٤، ص١٠٠؛ المقريزي، الخطط، ج٢، ص٦٩٢-٦٩٦.

(٣) ابن سعد، الطبقات، مج٣، ص٢٨٢؛ اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب ، (ت ٢٣٠هـ/٨٤٤م)، تاريخ اليعقوبي، دار صادر، بيروت، دار بيروت، بيروت، ١٩٦٠، مج٢، ص١٥٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: اليعقوبي، تاريخ.

(٤) المقريزي، خطط، ج٢، ص٢٩٨.

(٥) خطط، ج٢، ص٢٩٩.

(٦) ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٩٣.

الأحباش بمهاجمة السواحل العربية في عهد الخليفة عمر بن الخطاب سنة ٢٠هـ/٦٤١م مما اضطره إلى تسيير حملة لمهاجمة ميناء عدول[١]، الحبشي غير أن هذه الحملة لم تتكلل بالنجاح[٢].

وهذا لا يعني نشاط الحركة التجارية عبر البحر الأحمر فحسب، بل نشطت الحركة التجارية عبر الخليج العربي في الأبلة ، حيث أصبحت محطة تجارية مهمة وملتقى التجار القادمين من الصين والهند، بحيث أصبحت السفن ترسو في الأبلة ثم تنقل بضائعهم إلى البصرة، فأنشأ الخليفة عمر بن الخطاب مركزاً لجباية العشور[٣] من التجار الذين يمرون فيها، وبذلك أصبحت تجارة الأبلة مصدر دخل كبير للدولة ومنطقة مرور للتجارة القادمة من الهند والصين المتجهة للشرق مما جعل الدولة تفيد من الأبلة مادياً[٤].

كما أوجدت الدولة الإسلامية في عهد عثمان بن عفان إجراءات وتحصينات عسكرية كثيرة في مناطق الدولة، إذ قام عثمان –رضي الله عنه– بعمل إجراءات دفاعية على سواحل المسلمين وخصوصاً عندما تعرضت هذه السواحل لغارة من قبل الحبشة، فحصّن عثمان السواحل بالرجال وقواهم بالسلاح والأموال، فكانوا

---

(١) عدول: ميناء للحبشة، وكان له أهمية عظمى، فكان ميناء لتصدير العاج، الكركدن، جلود الحيوان والأرقاء، وفيما بين ٦٣٠-٦٤٠م تم خراب عدول من جراء غارات العرب، انظر: عابدين، عبد المجيد، بين الحبشة والعرب، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٠، ص١٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: عابدين ، بين الحبشة.

(٢) الطبري، تاريخ، ج٤، ص١١٢؛ حوراني، العرب والملاحة، ص١٧٧.

(٣) العشور: ضرائب تفرض على السلع الواردة إلى البلاد الإسلامية، وقيمة هذه الضرائب ١٠% على السلعة انظر: ابن منظور، لسان العرب، مج٤، ص٥٧٠.

(٤) الخيرو، زمزية عبد الوهاب، تجارة الخليج وآثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج منذ صدر الإسلام حتى نهاية ق٤هـ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٧، ص٨٢، ٨٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الخيرو، تجارة الخليج.

متحصنين من الحبشة[1]، كما قام بتحويل ميناء مكة من الشعيبة إلى جدة وذلك في سنة ٢٦هـ / ٦٤٦م[2]، وحجته في ذلك بأن جدة أقرب إلى مكة وأوسع[3].

وبعد مقتل الخليفة عثمان بن عفان تولى الخلافة علي بن أبي طالب، فقامت عدة وقعات بين المسلمين مع بعضهم بعضاً مثل وقعة الجمل بين علي والزبير بن العوام (سنة ٣٦هـ/٦٥٦م) وصفين بين علي ومعاوية بن أبي سفيان (سنة ٣٧هـ/٦٥٧م) ولذلك تسابق المؤرخون للكتابة عن هذه الأحداث مما تعذر وجود ذكر للمحيط الهندي في هذه الحقبة الزمنية.

البضائع التجارية في المحيط الهندي في عصر الرسول والخلفاء الراشدين:

على الرغم من أن العلاقات التجارية بين أقطار المحيط الهندي كانت كثيرة ومتشعبة، إلا أنه يمكن إجمال ما استورده العرب المسلمون في هذه الفترة كما

---

(١) ابن أعثم الكوفي، أبي محمد أحمد (ت نحو سنة ٣١٤هـ/٩٦٢م)، الفتوح، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر آباد، الدكن الهند، ١٩٦٨، ج١، ص٣٤٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن اعثم،الفتوح.

(٢) الفاسي ، محمد بن أحمد (ت٨٣٢هـ/١٤٢٨م)، شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، حققه وعلق على حواشيه لجنة من كبار العلماء والأدباء، دار الكتب العلمية، بيروت، (د.ت)، ج١، ص٨٧-٨٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الفاسي، شفاء الغرام.

(٣) عمر بن فهد، محمد بن محمد بن محمد بن فهد(ت٨٨٥هـ-١٤٨٠)، أتحاف الورى بأخبار أم القرى، تحقيق وتقديم فهيم محمد شلتوت، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٨٣، ج٢، ص٢٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: عمر بن فهد، إتحاف الورى.

يأتي: فمن الصين: الحرير والفرند[1] والكيمخا[2]و والمسك والعود[3] والسروج[4] والسمور[5] والغضار[6] والدارصيني[7] والخولنجان[8]، ومن الواق واق[9]: الذهب والآبنوس[10] ومن الهند الأعواد

---

(١) الفرند: الحوجم وهو الورد الأحمر واللفظ دخيل مُعرب والفرند حب الرمان، انظر: الزبيدي، محمد مرتضي الحسيني الواسطي (ت ٨٦١هـ/ ١٤٥٦م)، معجم اسماء النباتات الواردة في تاج العروس للزبيدي، تحقيق محمود مصطفى الدمياطي، المؤسسة العربية العامة للتأليف والأنباء والنشر، الدار المصرية للتأليف والنشر، مطبعة لجنة البيان العربية، القاهرة، ١٩٦٥، ص١١٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا، الزبيدي، معجم.

(٢) الكيمخا: نوع من القماش يلبس في الشتاء، انظر: عمارة، محمد، قاموس المصطلحات في الحضارة الاسلامية، دار الشروق، بيروت، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٣، ص٤٨٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: عمارة، قاموس.

(٣) العود: الجمع أعواد وعيدان الذي للبخور وفي الحديث عليكم بالعود الهندي وقيل هو القسط البحري، انظر: الزبيدي ، معجم، ص١٠٩.

(٤) السروج: المفرد سرج، وهو مقعد فوق ظهر الفرس للراكب، انظر: البقلي، أحمد، التعريف بمصطلحات صبح الأعشى الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣، ص١٨٠، وسيشار إليه لاحقا هكذا:البقلي، التعريف.

(٥) السمور: حيوان بري، يشبه السنور، جريء، ليس في الحيوانات أجرأ منه على الانسان، لا يؤخذ الا بالحيل، وجلده لا يدبغ كسائر الجلود، انظر: الدميري، كمال الدين محمد بن موسى بن عيسى (ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م)، حياة الحيوان الكبرى، وضع حواشيه وقدم له أحمد حسن بسيح، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٤، ج٢، ص٤٦، وسيشار اليه لاحقا هكذا: الدميري، الحيوان.

(٦) الغضار: الطين الأخضر وقيل هو الطين الحر، والغضار الطين الحر نفسه ومنه يتخذ الخزف، انظر: الزبيدي، محب الدين ابي الفيض السيد محمد مرتضى الحسيني، الواسطي الحنفي (ت٨٦١هـ/١٤٥٦م) تاج العروس، دار صادر، بيروت، ١٩٦٦، ج٣، ص٤٤٩، وسيشار اليه لاحقا هكذا: الزبيدي، تاج.

(٧) الدار صيني: القرفة. انظر: الزبيدي، معجم، ص١٢٤.

(٨) الخولنجان: عروق متشعبة ذات عقد لونها بين السواد والحمرة، وهذه العروق حادة يابسة، جيدة للمعدة وبطيب النكهة، انظر: ابن البيطار، ضياء الدين عبد الله بن أحمد الأندلسي المالقي(ت٦٤٦هـ/١٢٤٨م) الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، أعادت طبعه بالاوفست مكتبة المثنى، بغداد، (د.ت)، ج٢، ص٧٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا ابن البيطار، الجامع.

(٩) الواق واق: وهي بلاد أعالي الصين يجئ ذكرها في الخرافات، انظر: ياقوت الحموي، معجم، ج٥، ص٣٨١.

(١٠) الآبنوس: خشب أقوى ما يكون منه الحبشي وهو أسود أو قد يكون منه ببلد الهند صنف فيه عروق لونها أبيض وعروق لونها ياقوتي وهو كثيف أيضاً، الا أن الجنس الأول اجوده، انظر: ابن البيطار، الجامع، ج٢١، ص٨.

والصندل[1] والكافـــــور[2] والجوزبوا[3] والقرنفـــل[4] والقاقلـــة[5] والكبابـــة[6] والنـــارجيل[7] والثيـــاب المتخـــذة مـــن الحشـــيش والثيـــاب القطنيـــة المخملـــة والفيلة ومن سرنديب[8] الياقوت[9] ألوانه كُلها وأشباهه والماس[10] والدر والبلـــور، والسنباذج[11]، الذي يعالج به الجوهر ومن ملى[12] الفلفل. ومن كله[13] الرصـــلص

(١) صندل: جمع صنادل خشب معروف طيب الرائحة وهو أنواع، اجوده الأحمر أو الأبيض أو الأخضـــر، انظر: الزبيدي، معجم، ص٨٨.

(٢) كافور: نبت طيب نوره أبيض كنور الأقحوان وقيل الكافور يكون من شجر بجبال بحر الـــهند والصيـــن وخشبه أبيض هش ويوجد في أجوافه الكافور، انظر: الزبيدي ، معجم، ص١٣١.

(٣) جوزبوا: وهو جوز الطيب يؤتى به من بلاد الهند وأجوده أشده حمرة وأدسمه اشده سواد، انظـــر: ابـــن البيطار، الجامع، ج١، ص٨٧٥.

(٤) القرنفل: ثمر شجرة بسفالة الهند ببلاد جاوة بالقرب من بلاد الصين، انظر: الدمياطي، معجم، ص١٢٥.

(٥) القاقلة: ثمر نبات هندي من العطر والأفاوية هو الهيل او الهال والعامة يقولـــون حـــب هـــال، انظـــر: الزبيدي، معجم،ص١٢١.

(٦) كبابة: دواء صيني يشبه الفلفل الأسود، انظر: الزبيدي، معجم، ص١٣١.

(٧) النارجيل: هو جوز الهند، انظر: الزبيدي، معجم، ص١٤٩.

(٨) سرنديب: هي جزيرة عظيمة في بحر هركند بأقصى بلاد الهند، وفي سرنديب الجبل الذي هبط عليـــه آدم -عليـــه السلام- يقال له الراهون، وهي سيرلانكا حالياً، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٢١٦.

(٩) الياقوت: المفرد ياقوتة، معدن نفيس، زجاجي شفاف صلب، منه ما هو أحمر اللون وهو أنواع الوردي، والخمري، والرماني، والبهرماني ومنه ما هو أزرق وهو أنواع ومنه ما هو أبيض اللون وهو أنواع، انظـــر: عمـــارة، قـــاموس، ص٦٣١.

(١٠) الماس: هو جوهر يشبه الياقوت في الرزانة، والصلابة وعدم الانفعال من الحديد، وقهره لغيره من الأحجار، وهو شفاف فيه أدنى بريق ويوجد منه الأبيض والزيتي والأصفر والأحمر والأخضر والأزرق والأسود والفضي والحديـدي، وأشكال الماس كلها مضرسة مخروطية، انظر: ابن الأكفاني، محمد بن إبراهيم بن ساعد الانصـــــاري الســـنجاري (ت ٧٤٩هـــ/١٣٤٨م)، نخب الذخائر في أحوال الجواهر، تحقيق الأب انستاس الكرملي، مكتبة لبنـــان، بـــيروت،١٩٩١م، ص٢١، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن الأكفاني، نخب الذخائر.

(١١) السنباذج: أحد المعادن، ألوانه مطفية، ذات توزيع غير منتظم، انظر: عمارة، قاموس، ص٢٩٥.

(١٢) ملى: اقليم كبير عظيم يشتمل على مدن كثيرة، يجلب منها الفلفل الى جميع الدنيا وهي في وسط بلاد الهند، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٥، ص١٩٦.

(١٣) كله: فرضة بالهند، وهي منتصف الطريق بين عُمان والصين وموقعها من المعمورة في طرف خط الاســـتواء، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص٤٧٨.

القلعي، ومن السند[١] القسط[٢] والقنا(الرماح) والخيزران، والذي يجيء من اليمن الثياب والعنبر[٣] والورس[٤] والبغال والحمير[٥].

ولا بد أن السلع الكمالية المستوردة من الهند وغيرها قد ضعفت على أثر الفتح العربي الإسلامي، لأن العرب الذين أصبحوا سادة للمنطقة كانوا أكثر طلباً للأسلحة والسلع الضرورية منها إلى السلع الكمالية[٦].

تجارة المحيط الهندي في العصر الأموي:

على الرغم من ان الأمصار التي تأسست خلال العصر الراشدي وبداية الخلافة الأموية لم تكن قد نمت وتطورت لتصبح مراكز تجارية مزدهرة، إلا أن الأمويين أفلحوا في السيطرة على المشاكل السياسية إبان عصر الخليفة عبد الملك بن مروان وذلك حيث اهتم هذا الخليفة بالشؤون المالية كتعريب النقود وسكها وانصرفت الجهود نحو النشاطات التجارية[٧]. ويرجح الحوراني أن العصر

---

(١) السند: بلاد بين بلاد الهند وكرمان وسجستان يقال للواحد من أهلها سندي، والجمع سند، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٢٦٧.

(٢) القسط: عود زكي الرائحة، منه الأبيض الرقيق القشرة وهو أجوده ويكثر بكرمان، ومنه الأسود وهو يجلب من الهند ويجعل القسط بنوعيه في البخور والدواء، انظر:عمارة، قاموس، ص٤٥٥.

(٣) العنبر: مادة صلبة شهباء اللون ينبع من صخور وعيون في الأرض، يجتمع في قرار الأرض، وهو في لونه شبيه بالنار وألوانه مختلفة منها: الأبيض والأزرق والرمادي والأحمر وهو أنواع أيضاً منها: الزنجي والسلاهطي والهندي وغيرها، انظر: القلقشندي صبح الأعشى، ج٢، ص١٣٠-١٣١.

(٤) الورس: نبات كالسمسم يصبغ به وقيل الورس شيء أصفر، انظر: الدمياطي، معجم، ص١٥٨.

(٥) ابن خردانبة، ابو القاسم عبيدالله بن عبدالله (ت٣٠٠هـ/٩١٢م) المسالك والممالك، ابريل ليدن، ١٨٨٩، ص٧١، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: ابن خردانبة، المسالك.

(٦) العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٥٩، ٢٦٠ ؛ العاني، تاريخ عُمان، ص١٤٧.

(٧) أحمد، لبيد إبراهيم، "التجارة في العصر الأموي، المؤرخ العربي"، العدد ٤، ١٩٩٣، ص١٢٥، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: أحمد، التجارة.

الأموي شهد رحلات تجارية قام بها تجار من العرب إلى الصين، وإن هؤلاء العرب ورثوا هذه التجارة عن الساسانيين[1]. ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية في هذه الفترة من التاريخ إلى قيام إمبراطوريتين عظيمتين معاً على طرفي طريق المحيط الهندي، فقد اتحد العالم الإسلامي كله من الأندلس إلى السند أيام الخلفاء الأمويين (٦٦٠-٧٤٩م) وفي الصين ملكت أسرة تانج Tang (٦١٨-٩٠٧م) على إمبراطورية متحدة حتى آخر أيامها، ونعم جنوب الصين لمدة قرنين ونصف قرنين ونصف (٦٠٨-٨٦٨م) بسلام دائم[2].

لقد ورد في هذه الفترة ذكر تاجر عربي من عُمان اشترك مع عدد من التجار في الرحلة إلى الصين مستهدفاً نقل شحنة من الأخشاب[3].

وتسجل أيضاً الكتابات المتأخرة نقلاً عن مصادر معلوماتية وثيقة رحلة تاجر أباضي إلى الصين حوالي منتصف القرن الثامن، كان يدعى أبو عبيدة، ويرجع أصله إلى عُمان وقد اشترى بعض خشب الند[4].

كما تقول الروايات إنه قبل سقوط الخلافة الأموية بقليل، فر بعض الشيعة من خراسان أمام الاضطهاد الذي كانوا يتعرضون له على أيدي الأمويين، وأقاموا في جزيرة بأحد أنهار الصين، تجاه أحد الموانئ، وكانت هذه الجالية تشتغل

---

(١) العرب والملاحة، ص١٩٠.

(٢) المرجع السابق، ص١٩١؛ الآلوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، منشورات وزارة الثقافة والإعلان، العراق، ١٩٨٤، ص٣٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الآلوسي، تجارة العراق.

(٣) سالم، السيد عبد العزيز، "التجارة البحرية في صدر الإسلام"، البحوث المقدمة إلى مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، قطر، ج١، ١٩٧٦، ص٤٠٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: سالم، التجارة البحرية.

(٤) حوراني، العرب والملاحة، ص١٩٥.

بالوساطة في التجارة بين أهل الصين والأجانب[1]، وكان لهؤلاء المسلمين وجود مؤثر في كانتون خلال تلك الفترة حتى أن المؤرخ الفرنسي كورديب يذكر في كتابه (مسلمو يوننان) أن التجار المسلمين بالمدنية ثاروا على الحكومة سنة ١٤٤هـ/ ٧٥٨م، بسبب ضريبة أرهقتهم، فنهبوا البلدة وأحرقوها وخرجوا على حد قوله، ولكنهم رجعوا بعد ذلك لأن العلاقات التجارية لم تنقطع بين العرب والصين.

أهم الموانئ التي نشطت فيها التجارة في العصر الأموي:

١-**الأُبُلّة:** حيث قصدها التجار من كل مكان، حتى أصبحت من أهم مراكز التجارة البحرية في الخليج، ويعبر خالد بن صفوان[٢] عن ذلك بقوله: "ما رأيت أرضاً مثل الأبلة مسافة ولا أغذى نطفة، ولا أوطأ مطية، ولا أربح لتاجر، ولا أخفى لعائذ"[٣].

٢-**أَيْلَة:** استمرت أيلة تؤدي دورها في تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي، إذ أن خطاً ملاحياً ربط أيلة بالقلزم عن طريقه تأتي السلع المصرية إلى الشام وبالعكس بالإضافة إلى ربطها بالموانئ الحجازية مما زاد من ثراء سكانها، لذا

---

(١) حوراني، العربي والملاحة ، ص١٩٤؛ هويدي، فهمي، الإسلام في الصين، عالم المعرفة ، ١٩٨١، ص٥١، وسوف يشار إليه لاحقاً هكذا: هويدي، الإسلام في الصين.

(٢) خالد بن صفوان: ولد ونشأ بالبصرة، كان من فصحاء العرب المشهورين، كان يجالس الخلفاء، عمر بن عبد العزيز وهشام بن عبد الملك، وقد روى بعض الأحاديث، الذهبي، محمد بن أحمد (ت ٧٤٦هـ/ ١٣٤٥م)، سير أعلام النبلاء، تحقيق شعيب الأرناؤوط وأخرون، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط٢، ١٩٨٤م، ج٦، ص ٢٢٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الذهبي، سير أعلام ؛ الزركلي، الأعلام، ج٢، ص ٢٩٧.

(٣) ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٧٧.

عمد الخلفاء الأمويون إلى زيادة الجزية التي صولح عليها أهل الذمة واستمر الأمر كذلك حتى عهد الخليفة عمر بن عبد العزيز(٩٩-١٠١هـ/ ٧١٧-٧١٩م) [١]. فأبطل الزيادة وأبقاها على ما كانت عليه في عهد الرسول -صلى الله عليه وسلم- وهي دينار على كل حالم[٢].

نشاط التجارة البحرية في العصر الأموي:

هناك عدة عوامل في العصر الأموي دفعت التجارة البحرية ونشطتها عمّا كانت عليه في العصر الراشدي ولعل أبرز هذه العوامل هي:

١- **اتساع الدولة:** لقد اتسعت الدولة الأموية، واستطاعت الجيوش الإسلامية فتح مناطق كثيرة ، حيث أصبحت الدولة العربية الإسلامية ممتدة شرقاً حتى نهر سيحون وجيحون وبلاد السند والهند، وغرباً في المغرب العربي والأندلس، وبالتالي أصبحت الدولة الأموية مهيمنة على البحار والمحيطات الآتية: الأحمر والمتوسط والعرب والمحيط الهندي، والخليج الفارسي، وهي بحار ومحيطات كانت تسيطر على جميع الخطوط الملاحية التجارية البحرية التي كانت تربط الشرق بالغرب[٣].

٢-**حماية الطرق البحرية:** بذل الأمويون جهودهم القصوى من أجل حماية الطرق البحرية من قراصنة البحر، حيث يذكر البلاذري أن

---

(١) البلاذري، فتوح، ص٧١.

(٢) المصدر نفسه، ص٧١؛ غوانمة، أيلة، ص٣٦.

(٣) ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط بن أبي هبيرة ، (ت ٢٤٦هـ/٨٦٠م)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق أكرم ضياء العمري، دار القلم، بيروت، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط٢، ١٩٧٧، ص٣٠٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن خياط، تاريخ؛ أحمد، التجارة، ص١٢٥.

الحجاج بن يوسف الثقفي(١)، أمر قائد عُمان بتسيير حملة إلى الديبل(٢)، وهو موطن الميد(٣) قراصنة البحر، وذلك عندما تعرض ميد الديبل لسفينة فيها نساء مسلمات، فاستغاثت امرأة بالحجَّاج، فلبى الحجَّاج نداء هذه المرأة(٤).

٣-**قيام بعض الخلفاء بإلغاء بعض الضرائب والمكوس(٥)**: مثلما فعل الخليفة عمر بن عبد العزيز حيث قال في المكس: "بأنه البخس الذي نهى الله عنه(٦)، قال تعالى: (**وَلا تَبْخَسُوا النَّاسَ أَشْيَاءَهُمْ وَلا تَعْثَوْا فِي الأَرْضِ مُفْسِدِينَ**) (٧).

---

(١) الحجاج بن يوسف الثقفي: هو الحجاج بن يوسف بن الحكم بن أبي عقيل بن مسعود بن جابر بن معتب ابن مالك بن كعب بن عمرو بن سعد بن عوف بن ثقيف واسمه قسي بن منبه بن بكر بن هوارة أبو محمد الثقفي، سمع ابن عباس أو روى عن أنس بن مالك، وسمره بن جندب وعبد الملك بن مروان، وأبي برده بن أبي موسى، ولاه عبد الملك الحجاز، فقام وقتل ابن الزبير، ثم عزله عنها وولاه العراق، انظر: ابن عساكر، الإمام العالم الحافظ أبي القاسم علي بن الحسن ابن هبة الله بن عبد الله الشافعي، (ت ٥٧١هـ/١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق، دراسة وتحقيق محب الدين أبي سعيد عمر بن غرامه العمروي، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥، ج١٢، ص١١٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن عساكر، تاريخ دمشق.

(٢) الديبل: ميناء، على ساحل المحيط الهندي من جهة السند، وبها متجر عظيم، وهي ليس لهم كثير شجر ولا نخيل وإنما مقامهم للتجارة، وهي تقع بالقرب من كراتشي حالياً، انظر: ابن حوقل، صورة الأرض، ص٢٧٩؛ أبي الفداء، تقويم البلدان، ص٣٤٩.

(٣) الميد: هم لصوص وقراصنة عرفوا ببحر الهند لاحترافهم القرصنة البحرية، وسموا بهذا لأنهم كانوا يتلصصون في الزوارق الكبيرة، انظر: البيروني، تحقيق ماللهند، ص١٦٧؛ وفي زمن المسعودي كان مقرهم سوقطرة حيث يقول: "وفي هذا الوقت تأوي إليهم بوارج الهند الذين يقطعون على المسلمين في هذه البوارج وهي المراكب – على من أراد الصين وغيرها، انظر: المسعودي، مروج، ج٢، ص٢٠.

(٤) فتوح، ص٤٢٣- ٤٢٤.

(٥) المكوس: من مَكَس، والمكس دراهم كانت تؤخذ من بائع السلع في الأسواق في الجاهلية، والماكس: العشار والمكس الضريبة التي يأخذها الماكس، انظر: ابن منظور، لسان العرب، مج٦، ص٢٢٠.

(٦) ابن عبد الحكم، أبو محمد عبد الله (ت ٢١٤هـ/٨٢٩م)، سيره عمر بن عبد العزيز على ما رواه الإمام مالك بن أنس وأصحابه، نسخها وصححها وعلق عليها أحمد عبيد، مكتبة وهبة، مصر، ط٢، ١٩٧٣، ص٨٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن عبد الحكم، سيرة عمر.

(٧) هود، آية ٨٥؛ الشعراء، آية ١٨٣.

٤-**انتعاش نشاط الطرق البحرية والنهرية:** لقد انتعشت الطرق البحرية والنهرية والبرية في الدولة الأموية، وظهر هذا النشاط نتيجة زيادة الطلب على الواردات وتبادل السلع والتجارات بعد استقرار عملية الفتوح العربية الإسلامية، وتأسيس الأمصار والمدن، فنشطت أنماط إنتاجية غير زراعية في هذه المراكز الحضرية، حيث جذبت هذه المراكز بدورها الطرق التجارية، البحرية، والنهرية، والبرية، كالبصرة وموانئ اليمن وموانئ البحرين وعُمان والساحل الشرقي من الخليج العربي(١).

٥-**قيام بعض الخلفاء بفرض ضرائب تسمى بالالتزامات:** والالتزام معناه التزام الشخص أو الجماعة القيام ببعض الخدمات للدولة، حيث كانت الكورة تلزم بأداء نوع من الخدمة للدولة أو بدفع مبلغ مقابل إعفائها من ذلك، وفي بعض الأحيان كان الوالي يوصي عماله على الكور، بجمع الأشخاص أو المواد اللازمة لهذه الخدمات وعدم قبول المال مقابل الإعفاء من أدائها، ومن أمثلة هذه الالتزامات التي ترجع إلى العصر الأموي التزام في عهد الخليفة الوليد بن عبد الملك بن مروان حيث يتضمن هذا الالتزام تقديم البحَّارة ومواد بناء السفن وهذا يعني تشجيعه للتجارة البحرية واهتمامه بها عن طريق هذا الالتزام(٢).

٦-**استخدام النظم التجارية المتطورة:** إن وجود التجارة واتساع نطاقها في الدولة الأموية، أدى إلى ظهور المعاملات التجارية والمالية بين التجار ومن هذه المعاملات المالية الصك، وهو أمر خطي يحتوي على مبلغ محدد من المال يدفع

---

(١) أحمد، التجارة، ص١٢٦.

(٢) كاشف، سيدة إسماعيل، الوليد بن عبد الملك (٨٦-٩٦هـ / ٧٠٥-٧١٧م) المؤسسة المصرية العامة وزارة الثقافة والإرشاد، ١٩٦٣، ص٩٩-١٠٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: كاشف، الوليد.

للشخص المسمى فيه[1]، وقد ظهرت أول إشارة لاستخدام الصك في الإسلام كان في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، فكان أول من صك وختم أسفل الصكاك[2]، كما عرف المجتمع في العصر الأموي السفتجة، وهي أن تعطي مالاً لآخر، وللآخر مال في بلد المعطي فيوفيه إياه هناك فيستفيد أمن الطريق[3]. وهذا لا يعني عدم وجود هذه النظم التجارية قبل مجيء الأمويين، وإنما كانت موجودة، ولكن عندما جاء الأمويون واستقرت عمليات الفتوح اتسع حجم التبادل بهذه النظم التجارية المتطورة، فالغرض واضح من استخدام الصكوك والسفاتج وهو عدم الالتزام بالدفع بالعملات النقدية، وبالتالي تسهيل عملية نقل النقود من بلد إلى آخر دون التعرض للأخطار، كما أن استخدام الصكوك والسفاتج من شأنه تشجيع التبادل التجاري وبالتالي زيادة المردود الاقتصادي[4].

كما ظهرت في هذه الفترة حوانيت مالية (أشبه بالبنوك) يمتلكها أفراد ذوو وفرة مالية وهم تجارٌ وصيارفة، وسّعوا معاملاتهم بتسليف التجار في حالة حاجتهم إلى توسيع أعمالهم التجارية[5].

٧-ونتيجة لحاجة الدولة إلى صناعة السفن لإعداد الأسطول الإسلامي الحربي والتجاري اتخذت الدولة الإسلامية، منذ العهد الأموي قرية عدولي بالبحرين لتصنيع سفن كبيرة عرفت باسم السفن "العدولية" نسبة إلى هذه القرية[6].

---

(١) الكبيسي، حمدان، أصول النظام النقدي في الدولة العربية الإسلامية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩٨، ص٤٨؛ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الكبيسي، أصول النظام، والصك هو الشيك حالياً.

(٢) اليعقوبي، تاريخ، مج٢، ص١٥٥.

(٣) ابن منظور، لسان العرب، مج٢، ص٢٩٨؛ والسفتجة هي الحوالة حالياً.

(٤) أحمد، التجارة، ص١٣٠.

(٥) العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص ٢٩٥، ٢٩٦.

(٦) البكري، معجم ما استعجم، ج٣، ص٩٢٦؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص٩٠؛ الحميري، الروض المعطار، ص٤٠٨.

الطرق التجارية في العصر الأموي:

أما بالنسبة للطرق التجارية خلال الفترة الأموية فليست هناك أي معلومات عن وصف الطرق التجارية، ويعود ذلك إلى عدم توفر الكتب الجغرافية وكتب الرحلات خلال هذه الفترة، إذ أن الأغلبية العظمى من هذه الكتب تخص القرن الرابع الهجري فصاعداً، واعتماداً على هذه الكتب المتأخرة عن الفترة الأموية فإن هناك طرقاً تجارية ومواصلات ودون شك فإن هذه الطرق المتنوعة كانت موجودة ونشطة إلى حد كبير خلال الفترة ذاتها[١].

ولا يعني ازدهار الملاحة والتجارة البحرية في العصر العباسي أن صدر الإسلام والعصر الأموي قد خليا من الأنشطة البحرية، ولكنّ الذي حدث أن التاريخ كتب في العصر العباسي وليس في العصر الأموي وكان الإهتمام بالعصر الذي عاش في المؤرخ نفسه أما العصور السابقة فقد اعتمدوا على الرواية الشفوية. كما أنه عندما جاءت الدولة العباسية كانت الدولة الإسلامية مستقرة وهادئة مقارنة مع الدولة الأموية، وبالتالي نجد الخلفاء العباسيين أولوا الحياة الاقتصادية جل اهتمامهم فأنعكس ذلك في كتب المؤرخين.

(١) أحمد، التجارة، ص١٣٠-١٣١.

الفصل الثاني

تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول

- أسباب ازدهار تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول
- نوعية السفن المستخدمة في المحيط الهندي
- الطرق التجارية بين الخليج الفارسي وبلدان الشرق الأقصى (الهند والصين) وبين الخليج الفارسي وشرقي افريقيا
- السلع التجارية المتبادلة بين الدولة العباسية والهند والصين وشرقي افريقيا
- مراكز التجارة البحرية في المحيط الهندي في العصر العباسي الأول
- المصاعب التي واجهت تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول

تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول:

تمهيد:

لقد كان العرب تجار حتى قبل الاسلام، حيث كانوا يتاجرون في الشتاء مع اليمن وفي الصيف مع الشام، وبالرغم من انشغال المسلمين بالفتوحات الإسلامية في عهد الرسول والخلفاء الراشدين فقد اهتم الرسول صلى الله عليه وسلم بالتجارة وعمل بها كما زاول الخلفاء الراشدون مهنة التجارة ومنهم عثمان بن عفان رضي الله عنه.(١)

وعندما جاء العباسيون، حصلت ظروف وسّعت أفق التجارة، وشجعت العرب على الاشتغال بها، منها أن العباسيين ساووا بين العرب والأعاجم، فشاركت جماعات من الأعاجم في الحكم وتمتعوا بخيرات البلاد، وأصبح العباسيون يرون في التجارة مهنة شريفة مربحة. (٢)

وكما ذكرنا سابقاً، كان التنافس على الطريق التجارية في المحيط الهندي قائماً منذ القدم بين طريقين هما: طريق بحر القلزم وطريق الخليج العربي، فتزداد أهمية أحدهما على حساب الآخر وفقاً للظروف القائمة والقوى المتحكمة في كل منهما، فمع قيام الدولة العباسية كان طبيعياً أن تزداد أهمية طريق الخليج العربي،

---

(١) الدوري، عبد العزيز، معروف، ناجي ، موجز تاريخ الحضارة العربية، شركة التجارة والطباعة المحدودة، بغداد، ط٣، ١٩٥٢، ص٧٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الدوري ، موجز؛ متز، آدم، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، نقلة إلى العربية محمد عبدالهادي أبوريدة، أعد فهارسه رفعت البدراوي، مكتبة الخانجي، القاهرة، دار الكتاب العربي؛ بيروت، ١٩٦٧ مج ٢، ص٣٧١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: متز، الحضارة الاسلامية.

(٢) المرجع السابق، ص٧٠-٧١.

باعتباره أقرب الطرق المائية المؤدية إلى ساحل الأبلة ميناء البصرة، حيث تحمل السلع عبر دجلة والفرات إلى دار الخلافة والمراكز التجارية في العراق.

أسباب ازدهار تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول:

ازدهرت تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي الأول، ويرجع الفضل في قيام تجارة بحرية واسعة بين موانئ الخليج العربي والهند والصين مع بداية هذا القرن (الثاني الهجري) الى قيام الدولة العباسية، التي امتدت من الاندلس غربا إلى السند شرقا (١٣٢-٢٥٧هـ/٧٥٠-٨٧٠م)، وفي الصين إبان عهد حكم أسرة تانج (٦١٨-٩٠٧) تمتع جنوب الصين قرنين ونصف القرن (٦١٨-٨٦٨) بسلام لم يعكر صفوه شيء. [1] لذلك اكتسب الخليج العربي أهمية كبيرة في حركة المبادلات التجارية في المحيط الهندي، وأصبحت له مكانة متميزة بين طرق التجارة العالمية ، ويرجع ازدهار حركة التجارة في منطقة المحيط الهندي في الفترة العباسية الأولى إلى عدة عوامل أبرزها:-

١- **السياسة الاقتصادية للخلافة العباسية:** وتتمثل في نقطتين أساسيتين: أ- **نقل مركز الخلافة الى العراق:-** حيث أصبحت العراق منذ قيام الدولة مركز الثقل الاقتصادي والسياسي[2]، كما كان للعراق بحكم موقعها الجغرافي فعالية على تشجيع التجارة، حيث شكلت جسرا تجاريا بين ايران والهند وآسيا الوسطى والصين من جهة، وبين الجزيرة العربية والشام، ومصر من جهة أخرى.كما

---

(١) حوراني، العرب والملاحة، ص١٩٠.

(٢) القوصي، عطية، تجارة الخليج بين المد والجز في القرنين الثاني والثالث الهجريين ، قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، ١٩٨٠ ص٨، وسيشار إليه لاحقا هكذا: القوصي، تجارة الخليج؛ حوراني ، العرب والملاحة، ص١٩٥.

أنها بإطلالتها على خليج البصرة الذي كان طرف الخط البحري التجاري من الصين والهند من جهة، وشرقي أفريقيا من جهة أخرى[1]، بمعنى آخر وقوع العراق على طرق المواصلات البرية والبحرية[2].

ونجحت الخلافة العباسية في عصرها الأول، بدعم سياستها الاقتصادية وذلك عن طريق نقل مركز الخلافة من دمشق إلى بغداد وانعكس ذلك النجاح على انتعاش التجارة في الخليج العربي ، وحصلت الدولة العباسية على أرباح طائلة من عائدات سلع الشرق الغنية، التي كانت تتداولها التجارة العالمية في ذلك الحين[3].

ب- بناء بغداد: وتدعيماً لهذه المكانة الجديدة للخليج العربي كان اختيار العباسيين لبغداد عاصمة لدولتهم، حيث ابتدأ انشاؤها في سنة ١٤٥هـ/٧٦٢م[4]. وقد وصف الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور (١٣٦-١٥٨هـ/٧٥٤-٧٧٥م) موضع بغداد وأهميته الاقتصادية بقوله:

"وهذه دجلة ليس بيننا وبين الصين شيء، يأتينا فيها كل ما في البحر، وتأتينا الميرة من الجزيرة وأرمينية وما حول ذلك، وهذه الفرات يجئ فيها كل شيء من الشام والرِقة وما حول ذلك"[5].

فغدت هذه العاصمة قوة جديدة جعلت الخليج الفارسي محط أنظار التجار من كل مكان، فتجري على مياهه السفن نحو مركز الخلافة، وتسير إلى منافذه

---

(١) الدوري، موجز، ص٧١.

(٢) الدوري ، عبدالعزيز، مقدمة في التاريخ الاقتصادي العربي، دار الطليعة للنشر، بيروت، ط ٣، ١٩٨٠، ص٦٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الدوري ، مقدمة.

(٣) القوصي، تجارة الخليج، ص٨.

(٤) الطبري، تاريخ، ج٧، ص٦١٤؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٣٤.

(٥) المصدر السابق، ج٧، ص٦١٤.

على دجلة والفرات رحلات القوافل تبغي الوصول إلى دار الخلافة، حتى صار الخليج الفارسي أكبر مركز تجاري للدولة الإسلامية[١].

لذلك تدفقت سلع تجارة الشرق إلى بغداد حتى صارت بعد فترة وجيزة عاصمة الدنيا وقلب العالم في العصور الوسطى[٢]، وقد أشار إلى هذه الأهمية آدم متز بقوله:- "وكانت التجارة الإسلامية مظهراً من مظاهر أبهة الإسلام، وجاءت هي السيدة في بلادها، وكانت سفن المسلمين وقوافلهم تجوب كل البحار والبلاد، وأخذت تجارة المسلمين المكان الأول في التجارة العالمية"[٣].

٢- **تشجيع حرية التجارة:** عرف العباسيون أن سبب عرقلة تجارة الخليج العربي قبل الإسلام هو تكالب القوى المتنازعة من الروم والفرس على احتكار تجارة هذه الطريق، ووضع مقاليدها كافة في يد السلطات الرسمية، فنتج عن هذه السياسة اعتماد كلا الطرفين المتنازعين على وسطاء تابعين لهم أكثر من اعتمادهم على التجار، وهذا الأمر سبَّب خسائر فادحة لاقتصاد كل منهما، لأن نشاط الوسطاء كان محدوداً، يفتقر إلى الحافز الشخصي، والقوا بأعباء الخسائر التي تعرضوا لها على كاهل الدولة الممثلين لها[٤].

وجاء اتباع العباسيين لمبدأ حرية التجارة كنتيجة من نتائج التطور الذي طرأ على المجتمع في الدولة الإسلامية ، إذ حرص العباسيون على اتباع مبدأ المساواة بين جميع رعاياهم من العرب والعجم والعبيد [٥]، وتجلى التنفيذ الفعلي

---

(١) العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢، ص٧٤-٧٥، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: العسكري ، التجارة والملاحة.

(٢) اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب بن واضح (ت٢٨٤هـ/٨٩٧م)، البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١، ص٢٣٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: اليعقوبي، البلدان؛ القوصي، تجارة الخليج، ص٦.

(٣) الحضارة الإسلامية، ص٣٧١.

(٤) العسكري، التجارة والملاحة، ص١١٣.

(٥) المرجع السابق ، ص١١٤.

لمبدأ حرية التجارة حين رفع العباسيون كل القيود عن نقل السلع من الميادين الزراعية والصناعية إلى مراكز التجارة في الخليج العربي، وتركت السلطات العباسية أسعار السلع لقانون العرض والطلب، ولم تتدخل الدولة في التسعير، إلا في حالات الضرورة، وفي نطاق المواد الغذائية فقط، وقد ساهم ذلك كله في علو المكانة الاجتماعية للتجار(١)، وكان القيد الوحيد الذي فرضه العباسيون على الحياة التجارية هو القيد الذي فرضه الاسلام، المتمثل بتحريم الربا(٢). لذلك كانت العلاقات بين العباسيين والصين في عهد ابو جعفر المنصور في أوجها، إذ أن الامبراطورية الصينية تعرضت في منتصف القرن الثالث الهجري/ الثامن الميلادي لتمرد كبير قاده القائد (شي غولي) مما اضطر امبراطور الصين (هس وان تسنغ) إلى التنازل عن عرشه لابنه (سو) الذي استغاث بالخليفة العباسي المنصور، عالماً بالصلات الوثيقة بين الحكام المسلمين والبلاط الصيني ولم يتردد أبو جعفر المنصور في الاستجابة لاستغاثة ابن الامبراطور فأرسل اليه وحدات من جيش المسلمين قيل أنهم حوالي أربعة آلاف رجل ونجح امبراطور بمساعدتهم في استرجاع عرشه الامر الذي أدى إلى تعميق صلات بين العباسيين وامبراطور الصين من ناحية وترتب عليه أيضاً ان استبقى الامبراطور هؤلاء الجنود فتزوجوا صينيات وأسهموا في غرس بذور سلالة الصينيين العرب المسلمين(٣).

٣- **التحول الاجتماعي والاقتصادي في العصر العباسي**: إن الترف الذي عاشته الدولة العباسية، بحكم التطور التاريخي أدى إلى بروز حاجات جديدة تتطلبها حياة

---

(١) العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٦٣ .

(٢) العسكري، التجارة والملاحة، ص١١٦.

(٣) هويدي ، الاسلام في الصين، ص٥٠-٥١.

الناس، والطبقة المترفة منهم، فشجع الخلفاء التجار بطلباتهم الكثيرة على الكماليات التي يجلبونها من بلدان الشرق الأقصى وشرقي أفريقيا[١].

٤- **قوة الدولة السياسية:** لقد ساعد نفوذ الدولة السياسي على تيسير التجارة مع البلاد الخارجية وعلى حماية التجار[٢]، حيث سيطر العباسيون على طرق التجارة الدولية الثلاثة: البرية عبر آسيا، والبحرية عبر الخليج العربي، والبحر الأحمر، وأصبحوا سادة التجارة الدولية منذ القرن الثالث الهجري /التاسع الميلادي[٣].

٥- **نشاط المؤسسات المالية والمصرفية:** كان للصرافين دور هام في تسليف التجار وفي تنشيط معاملاتهم، وتوسيع نطاق معاملات الائتمان، بل إننا نجد التعامل التجاري في بعض الموانئ كالبصرة، يتم عن طريق الصرافين الذين يسددون الحسابات بين التجار، دون اضطرارهم الى الدفع المباشر في كل صفقة تجارية[٤].

وكان التجار يستعملون السفاتج للدفع في البلاد الأخرى، حيث كانت تقبل من التجار حتى خارج نطاق الأراضي الإسلامية، كما لعبت معاملات الائتمان دورا كبيرا في التجارة، وظهرت مؤسسات مصرفية تقوم بدور البنوك في العصر الحالي، ومن هذه بيوت الجهابذة [٥] الذين خدموا التجارة كما دعموا اقتصاد الدولة في بعض الفترات،

---

(١) الدوري، موجز، ص٧١؛ هايد، ف، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، عرّبه عن الفرنسية أحمد محمد رضا، مراجعة وتقديم عز الدين فوده، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٥، ج١، ص٤٢-٤٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: هايد، تاريخ التجارة.

(٢) الدوري ، مقدمة، ص٧٠؛ الدوري، موجز، ص٧١؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص ٣٧.

(٣) غوانمة ، أيلة ، ص٧١.

(٤) الدوري، مقدمة، ص٧٠-٧١؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١١٧؛ الآلوسي،تجارة العراق، ص٣٠.

(٥) الجهابذة جمع جهبذ: وهو الخبير المالي (صاحب راس مال) يتعامل مع التجار في الإيداع والتسليف وقد سمي فيما بعد بالصيرفي، انظر: الدجيلي، خولة، بيت المال نشأته وتطوره من القرن الأول حتى القرن الرابع الهجري، مطبعة وزارة الأوقاف، بغداد، ١٩٧٦، ص١٥٧-١٥٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الدجيلي، بيت المال.

وإذا كان الإسلام يحرم الربا وأخذ الفائدة في النقد على المسلمين فإن أهل الذمة تولوا ذلك، هذا بالإضافة إلى اللجوء إلى بعض المخارج والحيل الفقهية لتيسير بعض أنواع التعامل الائتماني (مثل بيع العينة) [1].

وكانت البصرة مضرب المثل لما شهدته التجارة في الخليج العربي من ازدهار زمن العباسيين ، حيث تكونت طبقة من التجار، تمتلك الأموال الطائلة، وظهرت فيها رأسمالية نشطة، وقد أفرز ذلك ظهور أنواع نشطة من الشركات نذكر منها:-

١-**شركة الضمان:** ويجوز أن يتساوى فيها الشريكان أو يتفاوتان في رأس المال والربح، ولهما أن يخلطا رؤوس أموالهما فيها أو يبقيانها منفصلة، ولكن يطلق حرية التصرف في بعض المال إلى صاحبه. [2]

٢- **شركة الوجوه:** وتسمى أيضاً شركة المفاليس، وفيها يشترك الرجلان بغير رأس المال ، على أن يشتريا ويبيعا بالنسيئة[3].

٣- **شركة المفاوضة:** يتساوى فيها الشركاء في المال والربح، ويفوض كل واحد منهما إلى صاحبه التصرف في مال التجارة جميعه[4].

---

(١) الدوري، مقدمة، ص٧١؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٣١؛ والعينة هو بيع العين بثمن زائد نسيئه ليبيعها المستقرض بثمن حاضر أقل ليقضي دينه، الموسوعة الفقهية، وزارة الاوقاف والشؤون الاسلامية، الكويت، ط ٢، ١٩٨٧، ج ٩، ص١٦٨، وسيشار إليها لاحقا هكذا: الموسوعة الفقهية.

(٢) الدوري، مقدمة، ص٧٠؛ العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٤١.

(٣) النسيئة: وهو الزيادة في الدين نظير الأجل وسمي هذا النوع بالنسيئة من أنسأته الدين: أخرته- لأن الزيادة فيه تقابل الأجل أيا كان سبب الدين بيعا أو قرضا، انظر: الموسوعة الفقهية، ج٢٢، ص٥٧-٥٨.

(٤) الدوري، مقدمة، ص٧٠؛ العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٤١.

صناعة السفن المستخدمة في المحيط الهندي:

كانت ملاحة العرب الهامة في البحر المتوسط، والبحر الأحمر والمحيط الهندي، وقد استعملوا المراكب الصغيرة للملاحة الساحلية، بينما استعملوا مراكب كبيرة لعرض البحار[١].

تعد السفن التجارية عنصراً هاماً للملاحة البحرية باعتبارها وسيلة نقل البضائع، وقد اختلفت صناعة السفن باختلاف المكان البحري الذي تسير فيه، لذلك اختلف بناء السفن التي ستبحر في المحيط الهندي عن تلك التي ستبحر في البحر المتوسط[٢].

فقد احتاجت سفن المحيط الهندي إلى أنواع خاصة من الخشب يمتاز بمتانته وصلابته حتى يستطيع مقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات البحرية، لهذا فقد كانت الواح هياكل السفن تصنع من خشب الساج[٣]، أو خشب جوز الهند[٤].

---

(١) الدوري ، عبدالعزيز، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، دار المشرق، بيروت، ط٣، ١٩٩٥، ص١٦٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الدوري، تاريخ العراق.

(٢) ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨، ص١٨٩، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: ماهر ، البحرية.

(٣) المسعودي، مروج، ج١، ص١٦٣؛ ماهر، البحرية، ص١٩٢؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٤٤؛ سالم، السيد عبدالعزيز، العبادي، أحمد مختار، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام ، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ١٩٩٣، ج١، ص٢٥٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: سالم، تاريخ البحرية الإسلامية.

(٤) التاجر، سليمان (ت٢٣٧هـ/ ٨٥١م) ، السيرافي أبو زيد (ت٢٦٧هـ/٨٨٠م) ، أخبار الصين والهند، تحقيق وتحليل إبراهيم الخوري، مطبوعات دار الموسم للإعلان، بيروت، ١٩٩١، ص٨٨، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: التاجر، أخبار الصين؛ الادريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٧٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٤٤؛ سالم ، تاريخ البحرية الإسلامية، ص٢٥٧.

كما أن الواح المراكب في البحر المتوسط كانت تثبت مع بعضها بالمسامير، أما مراكب البحر الأحمر والمحيط الهندي فكانت تخاط بحبال من الليف، وصف ابن جبير طريقة ذلك بقوله "هي مخيطة بأمراس من القنبار وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه إلى أن يتخيط، ويفتلون أمراسا يخيطون بها المراكب، ويخللونها بدسر[١] من عيدان النخل[٢].

وقد اختلف المؤرخون في الأسباب التي جعلت التجار وصناع السفن يستعملون الخيوط في بناء سفن المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر، بدلا من استخدام المسامير، وسبب الإبقاء على طريقة الخياطة قرونا طويلة بعد أن كان بالإمكان استعمال المسامير، وقد أشار المؤرخون والجغرافيون لذلك، ومجمل هذه الأسباب يكمن فيما يلي:-

١- **يقول القزويني:** إن السبب هو خوف الملاحين من جبال المغناطيس وهي جبال كثيرة قد علا الماء عليها، فلهذا لا تستعمل المسامير في هذا البحر خوفا من جذب المغناطيس لها[٣].

إلا أن الحوراني يقول: أن هذه المقولة خاطئة، قام بدحضها العالم الروماني بروكوبيوس مستندا إلى أساس منطقي سليم، وهو أن السفن اليونانية والرومانية في البحر الأحمر كان بها مسامير وقطع أخرى من الحديد، ولكنها لم تصب بأي أذى[٤].

---

(١) الدسر: مسامير السفينة التي تشد بها، ابن منظور، لسان العرب، مج٤، ص٢٨٥.

(٢) ابن جبير، أبو الحسين محمد بن أحمد الكناني الاندلسي، (ت٦١٤هـ/١٢١٧م)، تذكرة الأخبار في اتفاقات الأسفار المشهورة برحلة ابن جبير، دار صادر، ودار بيروت، بيروت، ١٩٦٤، ص٤٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن جبير، الرحلة.

(٣) عجائب المخلوقات، ص١٧١.

(٤) العرب والملاحة، ص٢٥٥.

٢- **حاول المسعودي** أن يفسر ذلك تفسيراً علمياً، فيرى أن وجود مواد كيمائية في البحر الأحمر والمحيط الهندي تذيب الحديد فترق المسامير في البحر، وتضعف ، مما يؤدي إلى خراب السفينة[١].

ورأي المسعودي وإن بدا تفسيراً منطقياً إلا انه من الناحية العلمية مرفوض؛ لأن البحر الأحمر والمتوسط لايختلفان في درجة الملوحة أو غيرها من الخصائص الكيمائية الا بنسبة ضئيلة جداً[٢].

٣- **وأما الادريسي وابن جبير وابن بطوطة:** فقد ذكروا رأيا مقبولاً، وهو أن الهياكل المخيطة تكون مرنة اذا ما اصطدمت بالشعاب المرجانية في الخليج العربي والبحر الاحمر، وعليه فإن المراكب المخيطة تكون أقل عرضة للكسر من المراكب المصنوعة بالمسامير، كما أنها تستطيع الرسو على الشواطئ الرملية أو الصخرية الصعبة[٣].

٤- **ويرى الحوراني:** أن السبب الفاصل في بقاء السفن المخيطة هو الغلاء النسبي لبناء السفن بالحديد في مناطق المحيط الهندي، وهذا لا يعني أن الحديد لم يكن موجوداً، فقد كان يستخرج من المناجم ويستعمل في الصناعة في مناطق كثيرة في الهند وفي السودان، كما يمكن الحصول عليه من مصر، ولكن يبدو أن استخراج الخام من المناجم وصهرة وصناعة مسامير ، كانت تتطلب نفقات كثيرة، وكانت

---

(١) مروج ، ج١، ص١٦٣.

(٢) حوراني، العرب والملاحة، ص٢٥٦-٢٥٧؛ ماهر، البحرية، ص١٩٦.

(٣) الادريسي، نزهة المشتاق، مج١، ١٣٦-١٣٧؛ ابن جبير، رحلة، ص٤٧؛ ابن بطوطة، شمس الدين أبي عبدالله محمد بن عبدالله اللواتي الطنجي (ت ٧٧٩هـ/١٣٧٧م) ، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، قدم له وحققه ووضع خرائطه وفهارسه عبدالهادي التازي، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، ١٩٩٧، مج٤، ص٦٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن بطوطة، رحلة؛ ماهر، البحرية، ص١٩٦.

صناعة الحديد في المناطق الاخرى ضيقة النطاق، فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجاري الخياطة في الرخص، فقد كانت المواد الخام اللازمة للخياطة قريبة المنال لا تحتاج الى صناعة دقيقة[1].

إلا أن سعاد ماهر ترى أن هذا السبب لا يحمل كل الحقيقة، وإلا فبماذا يفسَّر استعمال مصر للنوعين معاً[2].

إلا أنني لا أتفق معها حيث أنه لا مشكلة في توفر النوعان فلكل نوع وسعره وزبائنه.

٤- **كما أن الحوراني** يذكر عامل قوة التقاليد والمحافظة على التراث، وحجته في ذلك أن الملاحين محافظون إلى حد بعيد[3] ، إلا أنني لا أتفق مع الحوراني لأنه لو كان لعامل التقليد أي أثر لاستخدم بحارة البحر المتوسط الطريقة المخيطة أيضاً، وربما كان أقرب الأسباب قبولاً هو طبيعة الشُعب المرجانية في البحر الأحمر والمحيط الهندي مما جعل استخدام الخيوط في السفن أكثر أماناً، كما يعطي لهيكل السفن مرونة ومقاومة بشكل أفضل.

وعملية الاختلاف بين سفن البحر المتوسط وسفن المحيط الهندي لم تكن من حيث عملية تثبيت الألواح فحسب، وإنما عن طريق عملية الجلفطة[4]، حيث كانت سفن البحر المتوسط تجلفط بالقار بينما نجد أن سفن البحر الأحمر والمحيط

---

(١) العرب والملاحة، ص٢٥٨.

(٢) البحرية، ص١٩٧.

(٣) العرب والملاحة، ص٢٥٨.

(٤) الجلفطة: هو ما يجلفظ السفن فيدخل بين مسامير الألواح وخروزها مشاقة الكتان ويمسحه بالزفت والقار، ابن منظور، لسان العرب، مج٧، ص٢٦٩.

الهندي كانت تجلفط بالدسر من عيدان النخل، ثم تسقى بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها، وذلك ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر[١]. أما مواد عملية الجلفطة في هذا المحيط فكانت تتكون من دقيق اللبان ودهن كلاب البحر المعد لذلك،[٢] والهدف من عملية الجلفطة حماية القاع من دودة السفن[٣]. ويبدو أن السفن التجارية المستخدمة في المحيط الهندي كانت أنواعاً متعددة ذات خصائص وأنماط مختلفة، وكان من أبرز صفاتها الشراع المثلث. [٤]

أنواع السفن المستخدمة في المحيط الهندي:

١-**الأهورة:**- نوع من السفن التي أخذها العرب عن الهند بعد الإسلام، وتستعمل الأهورة في النزهات البحرية[٥]، وقد وصفها ابن بطوطة عند ذكر سفره في نهر السند حيث يقول "وهي نوع من الطريدة عندنا[٦]، إلا أنها أوسع منها وأقصر وعلى

---

(١) ابن جبير ،رحلة، ص٤٧.

(٢) الادريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٩٤.

(٣)ماركوبولو (ت ٧٢٥هـ/ ١٣٢٤م)، رحلات ماركوبولو، ترجمها إلى الإنجليزية وليم مارسدن، ترجمها إلى العربية عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ج١، ص٨١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ماركوبولو، رحلات؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٥٩.

(٤) العقيلي، محمد ارشيد، الخليج العربي في العصور الإسلامية منذ فجر الإسلام حتى مطلع العصور الحديثة ، دار الفكر اللبناني، بيروت، ١٩٨٨، ص٢١٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: العقيلي، الخليج العربي؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٥٤؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٦٦.

(٥) النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، القاهرة، ط٢، ١٩٧٩م ص٧، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: النخيلي، السفن الإسلامية.

(٦) الطريدة: والجمع طرايد، وطرائد، وطرادات، وهي من سفن البحر المتوسط، ويستدل من النصوص ان الطريدة لم تكن تستعمل فقط في نقل الخيول والفرسان فحسب، بل استعملها الناس في اسفارهم البحرية مع ما تحمله من أمتعتهم أي أنها استعملت كسفن تجارية وكسفن حربية وقت الحاجة، أنظر: النخيلي، السفن الاسلامية، ص٨٩-٩١.

نصفها معرش من خشب يصعد له على درج وفوق مجلسه مهيأ لجلوس الأمير ويجلس أصحابه بين يديه ويقف المماليك يمنه ويسره والرجال يقذفون وهم نحو أربعين ويكون من هذه الاهورة أربعة من المراكب عن يمينها وعن يسارها أثنان منها فيها مراتب الأمير".(١)

٢-**بارجة:** والجمع بوارج، وهي معربة عن الكلمة الهندية (بيرة) بمعنى السفينة البحرية الكبيرة، ثم استعملها العرب كصفه، فقالوا سفينة بارجة أي سفينة كبيرة. (٢)

٣-**الباتامارس:** هي نوع من سفن الهند، وهي على شكل الغراب ولها مقدمة مدببة، ويوجد سفينة أخرى من النوع نفسه أصغر، وللسفينة الصغرى صارٍ واحد، أما الكبرى فلها صاريان، ويبلغ طاقم تلك السفينة من عشرة إلى اثني عشر رجلاً. (٣)

٤-**الباركات:** نوع من السفن الهندية، ولها ثلاثة صوار، وملاحوها من ستين إلى مائة وكثيراً ما كانت الباركات تستخدم في سحب السفن الكبرى. (٤)

٥-**البدن:** نوع من السفن يمتاز بمقدمة ومؤخرة مدببة ويعرف في العراق باسم البلم أو الزورق. (٥)

٦-**البوم:** وهي من سفن المحيط الهندي. (٦)

---

(١) الرحلة، مج٣، ص٨٣-٨٤.

(٢) ماهر ، البحرية، ص٣٣٠؛ النخيلي، السفن الإسلامية، ص١٠.

(٣) عثمان، شوقي عبد القوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ/ ٦٦١-١٤٩٨م) عالم المعرفة، الكويت، ١٩٩٠، ص١٣٨. وسيشار اليه لاحقاً هكذا: عثمان، تجارة المحيط.

(٤) المرجع نفسه، ص١٣٨.

(٥) ماهر، البحرية، ص٣٣٣.

(٦) المرجع نفسه، ص٣٣٤.

٧-**برَّغَلّي**: نوع من السفن كان يستعمل في البحر الأحمر، وكـــان لبحارتـــه براعـــة خاصة في استعمال المجاديف في الظروف الجوية السيئة، ومن هنا أخذ المركـــب اسمه. (١)

٨-**البغلة**: من أقدم أنواع السفن في المحيط الهندي، ولهذه السفن صارٍ واحد وشـــراع مثلث الشكل وللكبيرة منها ثلاثة صوار وأشرعة مثلثة كما أنها كـــانت تزخـــرف بحفريات ونقوش دقيقة. (٢)

٩-**بقّارة**: سفينة متوسطة الحجم وتستعمل لنقل الاحجار او المسافرين، وما يزال الاسم يستعمل في البحرين. (٣)

١٠- **ترانكي**: نوع من السفن الصغيرة المستعملة في الخليج العربي والساحل الجنوبي للجزيرة العربية وفي البحر الأحمر، ويرجع اللفظ إلى أصل برتغـــالي Trincador والذي يعني السفن مسطح القاع ذا مؤخر مرتفع. (٤)

١١- **ثلثي**: وهو نوع صغير من الشواني(٥)، وقد ذكر ابن بطوطة وظيفة هذا النـــوع من السفن عند الحديث عن الخيول فقال "ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة النصفـــي والثلثي والربعي...".(٦)

١٢- **جاكر**: نوع من السفن المستخدمة في المحيط الهندي لنقل المســـافرين، ويـــزود عادة بالمقاتلة لحماية المسافرين من هجمات لصوص البحر(٧)، وجاء ذكره عند ابن

---

(١) ماهر، البحرية، ص٣٣٤.

(٢) عثمان، تجارة المحيط، ص١٣٩.

(٣) النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٧.

(٤) المرجع السابق، ص١٩.

(٥) المرجع السابق، ص٢٠.

(٦) الرحلة، مج٤، ص٤٦.

(٧) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٢١؛ ماهر، البحرية، ص٣٣٥.

بطوطة فقال "وركبنا في مركب لابراهيم المذكور يسمى الجاكر بفتح الجيم والكاف المعقودة، وجعلنا فيه من خيل الهدية سبعين فرساً وجعلنا باقيها مع خيل اصحابنا في مركب لأخي ابراهيم...[١]

١٣- **جرم**: زورق من زوارق اليمن، وهو طويل جداً والجرم مخصص لتفريغ السفن من حمولتها اذا ابتعدت عن الشواطئ الرملية. [٢]

١٤- **جلبة**: وهي من المراكب المستخدمة في المحيط الهندي وتجمع على جلاب وجلب وجلبات[٣] وقد ذكرها ابن بطوطة فقال "ثم ركبنا من جدة في مركب يسمونه الجلبة، وكان لرشيد الدين الألفي اليمني الحبشي الأصل، وركب الشريف منصور بن ابي نمي في جلبة اخرى ورغب في أن أكون معه فلم أفعل لكونه كان معه في جلبته الجمال فخفت من ذلك ولم أكن ركبت البحر قبلها وكان هناك جملة من أهل اليمن قد جعلوا أزوادهم وامتعتهم في الجلب وهم متأهبون للسفر"[٤].

١٥- **جفن** : وجمعها أجفان، وهي سفينة حربية بطيئة الحركة لكبر حجمها[٥] .

١٦- **جنك**: والجمع جنوك، وهي نوع من مراكب الصين الكبار[٦]، وقد أفاض ابن بطوطة في وصف هذا النوع من السفن فقال" ومراكب الصين ثلاثة أضاف: الكبار منها تسمى الجنوك وإحدها جنك بجيم معقود مضموم ونون ساكن...ويكون في المركب الكبير منها أثني عشر قلعاً فما دونها إلى ثلاثة، وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر، لا تحط أبداً ويديرونها بحسب دوران الريح واذا

---

(١) الرحلة، مج٤، ص٣٠.

(٢) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٢٢؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٢.

(٣) النخيلي، السفن الإسلامية ، ص٢٧؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٢؛ ماهر، البحرية، ص٣٣٨.

(٤) الرحلة، مج٢، ص٩٨.

(٥) ماهر، البحرية، ص٣٣٦.

(٦) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٢٩؛ ماهر، البحرية، ص٣٣٦؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٤.

أرسوا تركوها واقفة في مهب الريح، ويخدم في المركب منها الف رجـــل منـــهم: البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة من المقاتلة تكون فيهم الرماه وأصحـــاب الـــدرق والجرخية وهم الذين يرمون بالنفط ويتبع كل مركب كثير منـــها ثلاثـــة النصفـــي والثلثي والربعي ولا تصنع هذه المراكب الا بمدينة الزيتون من الصين، أو بصيـــن كلان وهي صين الصين".(١)

١٧- **خلية:** وتجمع على خلايا، وهي نوع من السفن الكبـــيرة، وقـــال الاصمعـــي : الخلايا هي السفن العظام واحدها خلية، ولا يقال سفينة خلية. (٢)

١٨- **حدوج:** جمع حدج، وهو مركب من مراكب النســـاء المســـتعمل فـــي المحيـــط الهندي، وقد عرفه العرب قبل الاسلام، فقد جاء في معلقة طرفه بن العبد:

كأن حدوج المالكية غدوة   خلايا سفن بالنواصف من دد(٣)

١٩- **الداو:** هذا النوع من السفن مبني على شكل الغراب، وتصنع في كوشين علـــى ساحل الملبار، وتكون في العادة ذات شراع واحد(٤)، وقد عدل العرب العديد مـــن هذه السفن حيث جعلوها بصارين، كما قاموا بتسليحها من أجل التفتيش عن ســـفن الاعداء في البحر الأحمر والخليج العربي. (٥)

---

(١) الرحلة، مج٤، ص٤٦.

(٢) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٤٢؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٦.

(٣) ماهر،البحرية، ص٣٤٠-٣٤١.

(٤) عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٦-١٤٧؛ النخيلي، السفن الاسلامية، ص٤٥.

(٥) عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٧.

٢٠- **الربعي:** نوع من مراكب الصين الصغيرة، وتتبع في العادة مركب كبير[١]، وقد ذكر ابن بطوطة هذا النوع من المراكب عن الحديث عن الجنوك حيث قال "ويتبع كل مركب منها ثلاثة النصفي والثلثي والربعي".[٢]

٢١- **الرمث:** والجمع أرماث وروامث، وهو خشب يجمع بعضه إلى بعض، يركب عليه في البحر[٣]، وهو من مراكب الساحل العماني، ويتحرك الرمث بمجداف مزدوج ويعتبر من طراز المراكب التي تبنى في الملبار وسيلان.[٤]

٢٢- **الزو:** وهي نوع من السفن الصينية[٥]، وقد ذكر ابن بطوطة هذا النوع من السفن كنوع متوسط الحجم وذلك في قوله : "ومراكب الصين ثلاثة أضاف: الكبار منها تسمى الجنوك واحدها جنك، بجيم معقود مضموم ونون ساكن والمتوسطة تسمى الزو بفتح الزاي وواي".[٦]

٢٣- **زومة:** وجمعها زوم، من مراكب بحر اليمن والهند، وحجمها بين الجلبة والسنبوق، فلذلك تعتبر من الزوارق.[٧]

٢٤- **سنبك (صنبوق)** ويجمع على سنابك، وسنابيك وهو السفينة الصغيرة، وهو من المراكب التي تستخدم في بحر اليمن والهند[٨]، وقد أورد ابن بطوطة ما يفيد استعمال هذا النوع من القوارب في المحيط الهندي فقال عن وصوله إلى الأبلة: "ثم

---

(١) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٥٢.
(٢) الرحلة، مج٤، ص٤٦.
(٣) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٥٣.
(٤) عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٩.
(٥) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٥٨؛ ماهر، البحرية، ص٣٤٦؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٤٩.
(٦) الرحلة، مج٤، ص٤٦.
(٧) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٦٣.
(٨) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٧١؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٥١.

ركبت من ساحل البصرة في صنبوق وهو قارب صغير إلى الأبلة، وبينها وبين البصرة عشرة أميال....".[1]

٢٥- **الشاتوري**: نوع من السفن تتكون من قطعة واحدة، تسير بشوارع ومجاديف، ويبدو انها كانت تستخدم لتصل ما بين السفن الكبيرة التي يتعذر دخولها الميناء، أو لملاقاة تلك السفن وإرشادها إلى مسالك الميناء حيث يكون مجرى الميناء مخفوفا بالصخور أحيانا [٢].

٢٦- **شيني**: والجمع شواني وهي السفينة الحربية الكبيرة، وتعتبر من أقدم انواع السفن، وفي العصور الوسطى كانت أهم القطع التي يتألف منها الأسطول الإسلامي لانها كانت أكبر السفن وأكثرها استعمالا لحمل المقاتلة للجهاد وكانوا يقيمون فيها ابراجا وقلاعا للدفاع والهجوم، وكان متوسط ما يحمله الشيني الواحد ١٥٠رجلا ويحذف بمائة مجذاف[٣].

٢٧- **العجوز**: نوع من السفن التي تسير في المحيط الهندي على هدى آلة الاسطرلاب فنسب اليها. [٤]

٢٨- **عدولية**: نوع من السفن ينسب إلى قرية بالبحرين يقال لها عدولي، وجاء ذكرها في معلقة طرفة بن العبد:

عدولية او من سفين ابن يامن يجور بها الملاح طورا ويهتدي[٥]

---

(١) الرحلة، مج٢، ص١٦.

(٢) عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٣.

(٣) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٨٣-٨٤؛ ماهر، البحرية، ص٣٥٢.

(٤) ماهر، البحرية، ص٣٥٥.

(٥) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٩٤؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٤.

٢٩- **العشاري:** والجمع عشاريات، كان هذا النوع يستخدم في البحر الأحمر[١]، ويبدو من كلام ابن بطوطة عند حديثه عن وصوله إلى مدينة فوقه، وهي تابعة للهند انها كانت قوارب للانقاذ حيث يقول "أرسينا على بعد أربعة أميال منها (فوقه) بسبب الجزرن ونزلت في عشاري مع بعض اصحابي حين الجزر لأدخلها فوصل العشاري......[٢]

٣٠- **العكيري:** وهو من مراكب الهند، ويبدو أنه كان يستعمل اساسا في الحرب[٣]، ويؤكد ذلك ما ورد عند ابن بطوطة في وصفه للعكيري حيث يقول: "العكيري بضم العين المهمل وفتح الكاف وسكون الياء وراء، وهو شبه الغراب، الا انه أوسع منه وفيه ستون مجذافا ويسقف حين القتال حتى لا ينال الجذافين شيء من السهم ولا الحجارة..."[٤].

٣١- **القنجة:** نوع من السفن التي تستعمل في المحيط الهندي، وتمتاز بمؤخرتها المربعة، ويعتبر العرف الثلاثي العلامة المميزة للقنجة[٥].

٣٢- **الككم:** من سفن الصين، وقد ورد ذكره عند ابن بطوطة قام بتقسيم مراكب الصين إلى ثلاثة أقسام وجاء الككم اصغر هذه الاقسام[٦].

---

(١) النخيلي، السفن الاسلامية، ص٩٥.

(٢) الرحلة، مج٤، ص٧٦.

(٣) عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٥؛

(٤) الرحلة، مج٤، ص٣٠.

(٥) ماهر، البحرية، ص٣٦٤؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٦.

(٦) ابن بطوطة، الرحلة ، مج٤، ص٤٦؛ ماهر، البحرية، ص٣٦٥؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٦؛ النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٣٣.

٣٣- **الكندرة**: والجمع كنادر : نوع من السفن متوسطة الحجم، وهي من سفن الصين تستخدم لنقل الركاب. [١]

٣٤- **ماجشون**: نوع من السفن الكبيرة تستعمل في المحيط الهندي. [٢]

٣٥- **مسبحية**: نوع من سفن المحيط الهندي والبحر الأحمر. [٣]

٣٦- **منورت**: من سفن المحيط الهندي التي تستخدم لنقل المسافرين[٤]، ورد ذكره عند ابن بطوطة حين يقول "وركبنا في مركب لابراهيم المذكور يسمى الجاكير...وجعلنا باقيها مع خيل اصحابنا في مركب لأخي ابراهيم المذكور يسمى منورت".[٥]

٣٧- **النصفي**: نوع من مراكب الصين الصغيرة، وتتبع في العادة مركب كبير[٦]، وقد ذكر ابن بطوطة هذا النوع من المراكب عند الحديث عن الجنوك حيث قال "ويتبع كل مركب منها ثلاثة النصفي والثلثي والربعي".[٧]

٣٨- **الهوري**: والجمع هوارى، ولفظه الهوري في الاصل لفظة هندية، وتعني سفينة صغيرة تستعمل في البحر الأحمر والشواطئ الجنوبية للجزيرة العربية وكذلك في الخليج العربي، ويطلق أيضاً على القارب الرفيع الطويل المنحوت من جذع شجرة واحدة[٨].

---

(١) ماهر، البحرية، ص٣٦٦؛ النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٣٤، عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٧.

(٢) ماهر، البحرية، ص٣٦٧.

(٣) المرجع السابق، ص٣٦٨.

(٤) النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٤٩؛

(٥) الرحلة، مج٤، ص٣٠.

(٦) النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٥٠.

(٧) الرحلة، مج٤، ص٤٦.

(٨) النخيلي، السفن الاسلامية، ص١٥٣، عثمان، تجارة المحيط، ص١٥٧.

الطرق التجارية بين الخليج العربي وبلدان الشرق الأقصى (الهند والصين):-

لم نجد في العصرين الراشدي والأموي كتباً جغرافية تتحدث عن وصف الطرق التجارية ومراحلها في تلك الحقبة، والسبب كما أشرت هو اهتمام المسلمين بأعمال الجهاد والفتوحات الإسلامية كما أن التاريخ كتب في العصر العباسي وليس في العصر الأموي وكان الاهتمام بالعصر الذي عاش فيه المؤرخ أما العصور السابقة فقد اعتمدوا على الرواية الشفوية؛ لذلك انعكس هذا الاهتمام على المؤرخين فاهتموا بالكتابة عن هذه الأحداث. وعندما جاء العباسيون، كانت عملية الفتوحات قد انتهت، لذلك نعمت الدولة العباسية بالاستقرار، فاهتم الخلفاء بالجوانب الاقتصادية وركزوا عليها، وخصوصاً التجارة، لأنهم كانوا يعتبرون الاقتصاد هو الأساس الذي تقوم عليه الدولة، لذلك انعكس هذا الاهتمام من قبل خلفاء الدولة العباسية على المؤرخين والرحالة، فبرز من الجغرافيين من اهتم بوصف الطرق التجارية البرية والبحرية في العصر العباسي. مثل: ابن خرداذبة (ت٣٠٠هـ/٩١٢م) في كتابه المسالك والممالك، وسليمان التاجر (ت٢٣٧هـ/٨٥١م) في كتابه أخبار الصين والهندي وله تكمله كتبها أبو زيد السيرافي (٢٦٧هـ/٨٨٠م) ومن أسباب اهتمام المؤرخين بالطريق البحري، وإسهامهم في وصفه اكثر من وصفهم للطريق البري فيرجع ذلك إلى وعورة مسالك الطريق البري، علاوة على أن الطريق البري كان يتأثر كثيراً بالأحداث

السياسية في الدول التي يمر بها، ففضل التجار المسافرون استخدام الطريق البحري[1].

أما بالنسبة لمراحل الطريق البحري إلى الهند والصين في العصر العباسي، فقد كان يبدأ من البصرة حيث يذكر سليمان التاجر: "إن المتاع يحمل من البصرة وعمان وغيرها إلى سيراف" [2].

والسبب في حمل المتاع من سيراف هو عدم قدرة السفن الصينية على حمل المتاع من البصرة بسبب كبر حجم السفن الصينية ووجود مضائق مائية من جهة أخرى ، وضحالة الماء في مواضع أخرى[3]، وحسب اعتقادي أن المقصود بالسفن الصينية: هي السفن العربية التي تتاجر مع الصين، والسفن الصينية التي تتاجر مع العرب، وأما سبب تسميتها بالسفن الصينية يعود إلى استخدامها في التجارة مع الصين، حيث أن السفينة كانت تسمى باسم المكان الذاهبة إليه، كما أنها سميت بالسفن الصينية دون غيرها، لأن الصين أبعد مكان كانت تصل إليه السفن العربية[4].

---

(١) المسري، حسين، تجارة العراق في العصر العباسي، ١٩٨٢، ٢١٥-٢١٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المسري، تجارة العراق. المسري، حسين، العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقة الخليج العربي، دار الحداثة، دمشق، ١٩٨٢، ص ٢٠٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المسري، العلاقات السياسية؛ الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٠، ص١٠٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الصيني، علاقات؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١، ص٤٦.

(٢) أخبار الصين، ص٣٥، وسيراف: ميناء على ساحل فارس، ومنها يذهب التجار إلى عدن وعمان والديبل والصين، انظر: الحميري، الروض المعطاء، ص٣٣٣. وعن مراحل الطريق البحري إلى الهند والصين، أنظر: ملحق رقم (١)، ص ١٥٥.

(٣) المصدر السابق، ص٣٥؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٨٩.

(٤) حوراني، العرب والملاحة، ص١١٠-١١١؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١٣١.

وقد أصبحت كله في أوائل القرن الرابع الهجري بعد اضطراب أمر الصين، ملتقى مراكب أهل عمان والصين، وأكد ذلك المسعودي عند حديثه عن كله بقوله "وإليها تنتهي مراكب أهل الإسلام من السيرافيين والعمانيين في هذا الوقت، فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مراكبهم، وقد كانوا في بدء الزمان بخلاف ذلك، وذلك أن مراكب الصين كانت تأتي بلاد: عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين والأبلة والبصرة، وكذلك كانت المراكب تختلف من المواضع التي ذكرنا إلى ما هناك"(١).

وبعد أن تتم تعبئة المتاع بالسفن الصينية في سيراف، يتم التزود بالمياه، ثم ينطلقون إلى موضع يقال له مسقط، (وهو آخر عمان)(٢)، فيتزودون بالماء وينطلقون(٣).

ومن موانئ عمان كانت السفن تسلك طريقين: أحدهما كان يسير من عمان مباشرة إلى (كولم ملي) (٤) ، والمسار الثاني من مسقط وصحار ويسير بمحاذاة الساحل مارا بأهم المراكز التجارية العربية في بلاد الهند مثل: الديبل(٥)

---

(١) مروج الذهب، ج١، ص١٤٠؛ العاني، تاريخ عمان، ص١٨٣-١٨٤.

(٢) التاجر، أخبار الصين، ص٣٥.

(٣) المصدر السابق، ص٣٦؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٨؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٩١؛ Chaudhri, K.N., Trade and civilization in the Indian ocean: an economic history from the rise of Islam to 1750, Cambridge University Press, Cambridge, 1985, P49.

(٤) كولم ملي: ميناء على الساحل الغربي للهند، انظر: التاجر، أخبار الصين، ص٣٩.

(٥) الديبل: مدينة تجارية هامة على ساحل المحيط الهندي وهي ميناء للسند وكانت تأتيهم مراكب الصين والهند وهو بلد يعتمد بالدرجة الأولى على التجارة، الاصطخري، مسالك، ص٣٥، ابن حوقل، صورة الارض، ص٢٧٩.

والمنصورة(١)، وكان لزاما على التجار بعد السند، اتخاذ الحيطة والحذر من الميد، حيث كان هؤلاء القراصنة يغيرون على أرجاء فسيحة من المحيط الهندي ببوارجهم، ولرد عاديتهم كانت السفن التجارية تحمل معها جنودا مدربين على رمي النار الأغريقية(٢)، إذ تلتقي عند كولم ملي مع سفن المسار الأول ومن هناك تسير السفن مباشرة إلى سرنديب ، ثم تقصد جزر الديبجات (نيكوبار) ثم تلقي مراسيها عند ميناء (كله) بالساحل الغربي لشبه جزيرة ملقا(٣).

زادت الأهمية التجارية لميناء كله في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي بسبب ثورة هوانج شو سنة ٢٦٤هـ/٨٧٨م، إذا امتنعت السفن العربية الإسلامية من الذهاب إلى موانئ الصين، وظل الأمر على هذه الحال حتى خمدت الثورة في الصين فعادت السفن تتردد اليها(٤).

وكانت السفن بعد إقلاعها من (كله) تعبر مضيق ملقا ثم تسير إلى جزيرة تيومة (تيومان الآن)، وكثر وقوف السفن في عديد من الموانئ على سواحل الهند الصينية والجزر القريبة منها، وهي في طريقها الى الصين، وكانت بلاد الصنف (وهي الآن منطقة في ولاية كوتشين تشينا بالجزء الشرقي من الهند الصينية)، من

---

(١) المنصورة: هي قصبة السند، وأهله يعتمدون على التجارة لذلك كان يأتيه التجار من أماكن بعيدة، انظر المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٧٩، الادريسي، نزهة المشتاق، مج ١، ص١٦٩.

(٢) حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٩-٢١٠؛ الألوسي، تجارة العراق، ص ٩٨؛ الصيني، العلاقات، ص١١٥؛ والنار، الإغريقية: خليط كيميائي يحترق ويشتعل بقوة عندما يلامس الماء وقد استخدمها الاغريق في الحروب البحرية، وكان تكوينها الكيميائي سرا ولكن ربما احتوت على الكبريت والزيت والقطران، وربما احتوت أيضا على فوسفيد الكالسيوم أو الجير الحي، وقد تغيرت من بعد لتحتوي على النفط ونترات البوتاسيوم، انظر: الموسوعة العربية، مج٢٥، ص٢٨.

(٣) حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٢.

(٤) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠؛ المسعودي، مروج ، ج١، ص١٤٠.

الجهات التي اقتربت السفن التجارية من سواحلها لهدوء المياه عندها، وقام على مقربة من تلك البلاد جزيرة عرفت باسم "صندرفولات" حيث المياه تشكل ممرا بحريا عرف باسم "أبواب الصين"[1]. ثم تبحر بعض السفن مباشرة من أبواب الصين إلى ميناء خانفو[2] في حين آثرت سفن أخرى السير بمحاذاة الساحل الى لوقين[3] ومنها إلى خانفو[4].

وكانت رحلة العودة تتبع طريق المجيء نفسه حتى (كولم ملي)، ومنها يقصد ربابنة السفن إلى أي نقطة على ساحل الشحر، ثم يميلون شرقا على طول الساحل، حتى يصلوا إلى خليج عمان، وأخيرا يلقون مراسيهم في سيراف أو الأبلة[5].

ومن الجدير بالذكر أن البوصلة لم تكن معروفة في القرن الرابع الهجري، فكان التجار يوجهون سفنهم مستعينين بالشمس والقمر والنجوم، كما استعملوا الحمام الزاجل وبعض أنواع الطيور للتأكد من الطريق الذي يسلكونه واعتمدوا في ملاحتهم على انتظام الرياح الموسمية.[6]

---

(١) التاجر، أخبار الصين ، ص٣٧-٣٨؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٣-٢١٥؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١٣٣؛ Chaulhuri,op.cit., p51

(٢) خانفو، من أعظم موانئ الصين، وهي كانتون حالياً، ابن خرداذبه، المسالك، ص٦٩.

(٣) لوقين، هي أول موانئ الصين وبها الديباج والحرير الصيني، وهي هانوي حالياً، انظر ابن خرداذبه، المسالك، ص٦٩، الادريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٨٤.

(٤). حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٤؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١٣٣.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٨؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١٣٣.

(٦) الدوري، تاريخ العراق، ص١٦٩-١٧٠.

أما عن الزمن الذي تستغرقه الرحلة من مسقط إلى خانفو فتقرب من مئـــــة وعشرين يوماً، عدا فترات التوقف في الموانئ[١]، فلهذا يجب أن نقدر فترة ســـــتة أشهر أو أكثر للرحلة كلها من البصرة أو سيراف، ويشمل ذلك فترات الوقوف في الطريق، ورحلة العودة تستغرق المدة نفسها تقريباً، وعليه كانت رحلـــــة الذهـــاب والعودة تتجاوز السنة وربما السنة والنصف[٢].

التبادل التجاري بين الدولة العباسية والصين:-

من الجدير بالذكر أن ملوك الصين كانوا أهل عـــدل وإنصـــاف [٣]؛ لذلـــك حظي تجار العرب بالتقدير والاحترام من قبل حكومة الصين[٤].

لقد كانت البضائع التي تحملها سفن الخليج العربي من بلاد الصين تتكـــــون من: المنسوجات والبسط وبعض المصنوعات المعدنية وخام الحديد وسبائك الذهب والفضة. كما يشار إلى أن التجار المسلمين كانوا يحملون إلى الصيـــــن منتجـــات

---

(١) التاجر، أخبار الصين، ص٣٦-٣٨.

(٢) حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٩.

(٣) الغرناطي ، أبوعبد الله محمد بن عبد الرحيم بن سليمان الأندلسي (ت٥٦٥هـ/١١٦٩م)، تحفة الألبـــاب ونخبة الإعجاب، تحقيق اسماعيل العربي، دار الجيل، بيروت، دار الآفـــاق الجديـــدة، المغـــرب،ط٢، ١٩٩٣، ص٤٦، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: الغرناطي، تحفة الألباب.

(٤) لمزيد من التفاصيل عن معاملة الحكومة الصينية للتجار العرب، انظر: التـــاجر، الرحلـــة، ٤٨-٤٩، ص٧٦-٧٧.

بلادهم من: اللؤلؤ[١] واللبان[٢] وماء الورد والصبر[٣] والمر[٤] والعاج والكهرب الفصوصي الصقلبي والكافور والياقوت ودرق السلاحف، وقرن الكركدن[٥].

أما السلع التي جلبها التجار معهم من الصين فهي: المسك والحرير والثياب الحريرية والديباج والغضائر والجواري والخصيان واللبود (غطاء السروج) والعقاقير والدارصيني، والطواويس وأواني الذهب والفضة والسروج والكاغد (الورق) والمداد (الحبر) [٦].

وتميزت البضائع التي جلبها أهل الخليج العربي من الصين بجودتها العالية، حتى قيل ليس بالصين متاع أحسن مما يحمله التجار إلى العراق[٧]. كما أن حكومة

---

(١) اللؤلؤ: نوع من الأحجار الثمينة، والمكان الذي تولد فيه اللؤلؤ بعض الاصداف ويختلف اللؤلؤ باختلاف المغاصات من جهة تربة المكان وغذاء الحيوان، كما يختلف اللؤلؤ بالمقدار، فمنه الكبير والصغير، انظر: ابن الأكفاني، ص٣٢-٣٣.

(٢) اللبان: نوع من الصمغ، يقال له الكندر، واللبان شجرة شوكية لا ترتفع أكثر من ذراعين وله حرارة في الفم، انظر: الزبيدي معجم ص١٣٨.

(٣) الصبر: نوع من الشجر ورقه عريض كالسكاكين، في خضرتها غبرة وأجوده السقطري، ويعرف أيضاً بالصباره، انظر: الزبيدي ، معجم، ص٨٧.

(٤) المر: دواء معروف كالصبر سمي به لمرارته، انظر: الزبيدي، معجم، ص١٤٣.

(٥) العسكري، التجارة والملاحة، ص١٣٧؛ الدوري، تاريخ العراق، ص١٧٢؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٧؛ الصيني، العلاقات، ص١٣٤.

(٦) الجاحظ، أبو عثمان بن بحر البصري (ت٢٥٥هـ/٨٦٨م)، التبصر بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة، والجواهر الثمينة، عني بنشره وتصحيحه والتعليق عليه العلامة السيد حسن حسني عبدالوهاب التونسي، مكتبة الخانجي، القاهرة، ط٣، ١٩٩٤، ص٢٦، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: الجاحظ، التبصر بالتجارة؛ ابن خرداذبة، المسالك، ص٧٠؛ الثعالبي، أبو منصور عبد الملك بن محمد بن إسماعيل النيسابوري (ت ٤٢٩هـ/١٠٣٧م)، ثمار القلوب في المضاف والمنسوب، تحقيق وشرح إبراهيم صالح، دار البشائر، دمشق، ١٩٩٤، ج٢، ص٧٨٣-٧٨٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الثعالبي، ثمار القلوب؛ ابن الفقيه، البلدان، ص٧٠؛ لمزيد من التفاصيل عن السلع التجارية المتبادلة بين الصين والعرب، انظر: العاني، تاريخ عُمان، ص١٤٧-١٦٨؛

(٧) ابن الفقيه، البلدان، ص٧٠.

الصين كانت تهتم بتنظيم هذه التجارات، فعندما تصل مراكب التجار إلى ميناء خانفو تفرغ حمولتها في مخازن، وتظل البضائع في هذه المخازن مدة ستة أشهر، حتى تضمن الحكومة الصينية وصول التجار جميعهم، أما الهدف من وضع البضائع في المخازن طيلة هذه المدة هو منع التجار الذين يصلون مبكرا من احتكار السلع وبيعها بسعر مرتفع[١]. كما كانت تفرض ضريبة تقدر بـ ٣٠%على الحمولات، وكانت الحكومة تقوم بتسليم بقية الحمولة إلى صاحبها، واذا احتاج الملك إلى شيء من هذه البضاعة أخذه بأعلى ثمن، وهذا دليل على عدالة وإنصاف ملك الصين للتجار. [٢]

وظل التبادل التجاري بين الدولة العباسية والصين مستمرا، حتى سنة ٢٦٤هـ/٨٧٨م، حيث حصلت ثورة (هوانج شو) مما أثر سلبيا على تجارة الخليج العربي[٣]، إذ انتقل مركز التجارة إلى كله، بالرغم من ذلك فقد بقيت بعض الصلات المباشرة قائمة وإن كانت ضعيفة، وقد ازدادت تلك الصلات قوة قبل نهاية القرن الرابع الهجري، اذ بذلت الحكومة الصينية جهدا كبيرا لتنشيط التجارة الخارجية، وأرسلت وفدا إلى الخارج ليقنع التجار العرب بالقدوم إلى الصين، ومنحت التجار الأجانب تسهيلات خاصة لاستيراد البضائع، ثم أتخذت بعد ذلك التدابير لتنظيم التجارة الخارجية، ففي سنة ٣٦١هـ/ ٩٧١م أعيد تنظيم دائرة

---

(١) حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٧؛ المسري، تجارة العراق، ٢٤٧.

(٢) التاجر، أخبار الصين، ص٤٥؛ زيادة، نقولا، مشرقيات في صلات التجارة والفكر، دار الريس للكتب والنشر، بيروت، ١٩٨٨، ص١٦٥، وسيشار إليه لاحقا هكذا: زيادة ، مشرقيات.

(٣) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨؛ أبن الأثير، عز الدين علي بن محمد الجزري، (ت ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م)، الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ١٩٦٦، ج٧، ص٣١٩، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن الأثير، الكامل؛ لمعرفة تفاصيل ثورة هوانج شو ونتائجها صفحة ٧٦-٧٨ من هذا الفصل.

الملاحة في كانتون، وجعلت التجارة الخارجية بين (٣٦٦-٣٧٣هـ/٩٧٦م- ٩٨٣م) بيد الدولة، وفي سنة ٣٩٠هـ/ ٩٩٩م أنشأت الحكومة دوائر للتجارة البحرية في هوانج شو (Hung – Chou)، وفي منح شو (Ming Chou) وفي ننج بو (Ningpo) الحالية بناء على طلب التجار الأجانب وتسهيلاً لمعاملاتهم. [١]

التبادل التجاري بين الدولة العباسية والهند:-

حصل تجار الخليج العربي على تسهيلات تجارية عظيمة أثناء رحلاتهم إلى الهند، حيث نعموا بحرية الإقامة في الموانئ الهامة، حتى صارت للمسلمين جاليات عظيمة على سواحل الهند، تمارس شعائرها الدينية في طمأنينة وحرية كاملة[٢].

وازدادت الرحلات التجارية لسفن الخليج العربي إلى الهند، حين انضمت إليها سفن الصين، التي توقفت عن الرحلة إلى الصين بعد اضطراب أحوالها بسبب ثورة هوانج شو سنة ٢٦٤هـ/٨٧٨م[٣].

واشتملت قائمة البضائع التي حملتها سفن الخليج العربي إلى الهند: اللبان والخيول من جنوب الجزيرة العربية[٤]، إضافة إلى الخمر العراقي الذي كان مفضلاً لدى ملوك الهند[٥]. أما البضائع التي جلبها تجار الدولة العباسية من الهند

(١) العاني ، تاريخ عُمان، ص٢٠٣-٢٠٤؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٧٥.
(٢) المسعودي، مروج، ج١، ص١٧٠-١٧١؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص١٥٥.
(٣) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠.
(٤) متز، الحضارة الإسلامية، مج٢، ص٣٤٨.
(٥) ابن رسته، الأعلاق، ص١٣٢؛ ابن خرداذبة، المسالك، ص٦٧.

فهي: التوابل والأحجار الكريمة وخاصة الياقوت والزمرد والعقاقير والكافور والعنبر والعود الهندي والساج والعاج وجلود النمور والصندل الأبيض والأبنوس وجوز الهند والعاج والرماح[1].

الطريق التجاري بين الخليج العربي وشرقي إفريقيا:

عرف المحيط الهندي باسم البحر الحبشي[2]، وهذا دليل على أهمية البلاد الأفريقية المطلة على سواحله، وإنها لا تقل شهرة عن الهند التي تشاركها في الإشراف على تلك المياه الشاسعة[3]، وكان لاستقرار أمر العباسيين واتساع الرحلات التجارية مع الشرق الأقصى والهند أثره في انتقال مظاهر هذا النشاط بدوره إلى شرقي افريقيا، لأن حاصلاتها تشكل ركنّ أساسياً في قائمة الصادرات التي حملتها سفن الخليج العربي إلى الهند والصين، وتطلب الأمر تنسيق الرحلات التجارية مع تلك الأرجاء الأفريقية استكمالاً للسيادة العباسية على هذا المصدر الهام من مصادر التجارة الشرقية[4].

تشعبت الرحلات التجارية التي اتجهت من الخليج العربي باتجاه الساحل الشرقي لأفريقيا، حيث كانت تنطلق السفن من صُحار، بعد أن تتزود بالمياه، وتسير بمحاذاة الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية حتى تصل عدن، ومن هناك

---

(١) الجاحظ، التبصر بالتجارة، ص٢٥-٢٦؛ ابن الفقيه، البلدان، ص٥١٢؛ ابن خرداذبة، المسالك، ص٧٠-٧١؛ الثعالبي، ثمار القلوب، ج٢، ص٧٦٨-٧٦٩؛ لمزيد من التفاصيل عن السلع المتبادلة بين العرب والصين، انظر: العاني ، تاريخ عُمان، ص١٤٧-١٦٨؛ الآلوسي، تجارة العراق، ١٩٤-٢٥١.

(٢) المسعودي، مروج، ج١، ص١٥٠؛ المسعودي، التنبيه، ص٦٢.

(٣) العسكري، التجارة والملاحة، ص١٦٧-١٦٨.

(٤) المرجع السابق، ص١٦٧-١٦٨.

كانت السفن تتقسم في خط سيرها إلى اتجاهين: سفن تدخل مياه البحر الأحمر حتى تصل إلى جدة، حيث لا تتمكن السفن من متابعة طريقها في هذا البحر لصعوبته وكثرة شعابه المرجانية(١). والاتجاه الآخر لسفن الخليج العربي إلى شرقي أفريقيا، مارة بساحل الصومال، ثم تنحدر جنوبا على طول الساحل الأفريقي مارة بمراكزه التجارية، واشتهرت هذه اللجة المائية الجنوبية (باسم بحر الزنج) (٢) نسبة إلى بلاد الزنج التي امتدت مع السواحل الشرقية للقارة الأفريقية، وكان منتهى تلك الرحلات ميناء سفالة في موزمبيق وجزيرة قنبلو (مدغشقر) وكذلك أرض الواق واق، وهذا الاصطلاح كان يعني عند سكان الخليج الأماكن التي لم تصلها رحلاتهم. (٣)

يبدو أن السفن البحرية التي كانت تذهب إلى شرقي افريقيا كانت تبحر على شكل قوافل، ودليل ذلك ما يذكره بزرك بقوله: " حدثني اسماعيلويه عن بعض النواخذه انه قال له دخلت بلاد الزنج في سنة اثنتين وثلاثين فقال لي بعض القافة(٤): كم مركبا أنتم. فقلت: ستة عشر مركبا فقال: يسلم منها إلى عمان خمسة عشر مركبا. (٥)

---

(١) التاجر، أخبار الصين، ص٩٠. لتتبع سير السفن بين الخليج الفارسي وشرقي أفريقيا أنظر: ملحق رقم (٢) ص١٤٤.

(٢) بحر الزنج: جزء من المحيط الهندي مجاور لبلاد الصومال وزنجبار المعروفة عند العرب ببلاد الزنج، انظر: عثمان، تجارة المحيط، ص٢٩٩.

(٣) المسعودي، مروج، ج١، ص١٠٧؛ الرام هرمزي، بزرك بن شهريار الناخذاه (ت منتصف القرن الرابع الهجري/ العاشر ميلادي) عجائب الهند بره وبحره وجزايره؛ نشر النص ب.أ. فان دير ليث وترجمة إلى الفرنسية ل. مارسيل دفيك، (ليدن ١٨٨٣-١٨٨٦)، ص٥٠-٥١ وسيشار اليه لاحقا هكذا: الرام هرمزي، عجائب الهند؛ القزويني، عجائب المخلوقات، ص١٧٢؛ ابي الفداء، تقويم البلدان، ص٢٦؛ العسكري، التجارة والملاحة، ص٢٠٠؛ العاني، تاريخ عمان، ص١٨٠.

(٤) القافة: الكهنة الحذاق الفهماء، انظر: الرام هرمزي، عجائب الهند، ص٦٠.

(٥) الرام هرمزي، عجائب الهند، ص٦٠.

كما تطلبت الملاحة إلى شرقي أفريقيا مهارة كبيرة، وذلك بسبب خطورة الملاحة في بحرها، ويصف المسعودي هذا البحر بأن : "موجه عظيم كالجبال الشواهق فانه موج أعمى يريدون بذلك أنه يرتفع كارتفاع الجبال، وينخفض كأخفض ما يكون من الأودية، لا ينكسر موجه، ولا يظهر من ذلك زبد كتكسر أمواج سائر البحار"(١).

كما تحدث المسعودي عن الصعوبات والمخاطر التي تعرضت لها تلك الرحلات فقال: "ويقطع هذا البحر (بحر الزنج) السيرافيون، وقد ركبت أنا هذا البحر من مدينة سنجار(٢) من بلاد عُمان (وسنجار قصبة بلاد عمان) مع جماعة من نواخذة السيرافيين وهم أرباب المراكب مثل محمد بن الريدوم السيرافي، وجوهر ابن أحمد وهو المعروف بابن سيرة، وفي هذا البحر تلف ومن كان معه في مركبه. وآخر مرة ركبت فيه في سنة أربع وثلاثمائة من جزيرة قنبلو إلى مدينة عمان وذلك في مركب أحمد وعبد الصمد أخوي عبد الرحيم بن جعفر السيرافي بميكان (وهي محلة من سيراف)، وفيه غرقا في مركبهما، وجميع من كان معهما"(٣).

وفي آخر الرحلة يصف المسعودي معاناته الشديدة في هذا البحر قائلاً "وقد ركبت عدة من البحارة، كبحار الصين، والروم، والخزر، والقلزم، واليمن، وأصابني فيها من الأهوال ما لا أحصيه كثرة، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج"(٤).

---

(١) مروج، ج١، ص١٠٧.

(٢) سنجار: مدينة مشهورة من نواحي الجزيرة وفي سنجار فوهة نهر الخابور؛ انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٢٦٢؛ البكري، معجم ما استعجم، ج٣، ص٧٦٠.

(٣) مروج، ج١، ص١٠٨.

(٤) المصدر نفسه، ج١، ص١٠٨.

وبالرغم من هذه الصعوبات والمخاطر، فقد استمر تجار الدولة العباسية في تجارتهم البحرية مع شرقي افريقيا لما تغدقه عليهم من مردود اقتصادي كبير.

التبادل التجاري بين الخليج العربي وشرقي أفريقيا:

كانت السلع التي حملها تجار الدولة العباسية لشرقي أفريقيا، تتكون من المصنوعات وبخاصة المنسوجات القطنية، إذ زاد إقبال أهالي شرقي أفريقيا على المنسوجات القطنية؛ لملاءمتها للجو الحار في بلادهم ولجودة صناعتها[١].

أما السلع التي أحضرها تجار الخليج العربي من بلاد شرقي أفريقيا فهي جلود النمور، وكذلك الذبل وهو ظهور السلاحف التي كانت تستخدم لصناعة الأمشاط[٢].

كما عرفت بلاد شرقي أفريقيا بتصدير كل من: الذهب والعاج والعنبر والرقيق[٣]، واستمر هذا التبادل التجاري مع سواحل شرقي أفريقيا قائما إلى ما بعد نهاية القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي، حيث كان ميناء عدن المركز الرئيس الذي يبحرون منه إلى سواحل أفريقيا، كما كان ميناء عدن منذ القرن الثالث الهجري ميناء لمراكب السند والهند والصين والزنج والحبشة والبصرة وجدة والقلزم.[٤]

---

(١) العسكري، التجارة والملاحة، ص١٧٨.

(٢) المسعودي، مروج، ج٢، ص٤؛ زيادة، مشرقيات، ص١٧٨؛ عامر، عبدالمنعم، عمان في امجادها البحرية، سلطنة التراث القومي والتراث، عمان، ١٩٨٠، ص٢٤، وسيشار اليه لاحقا هكذا: عامر، عمان في أمجادها؛ متز ، الحضارة الإسلامية، ص٣٣٢.

(٣) التاجر، أخبار الصين، ص٩١؛ اليعقوبي، البلدان، ص٣٦٧؛ المسعودي، مروج، ج٢، ص٦،٧،١٨؛ الدوري، تاريخ العراق، ص١٧٣؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٣١؛ زيادة، مشرقيات، ص١٦٢؛
Gerbeau, Hubert, The slave trade in the Indian ocean: problems facing the historian and research to be undertaken, Reports and papers of the meeting of experts organized by unesco at port- au- prince, Haiti, 31 January to 4 february 1978, Printed by Imprimeties Reunies de chambery , France, 1979, P190.

(٤) ابن خرداذبة، المسالك، ص٦١.

مراكز التجارة البحرية في المحيط الهندي في العصر العباسي الأول:-

١- **البصرة:** كانت التجارة البحرية خلال السنوات الأولى من الخلافة العباسية تمر من البصرة، وأصبح ميناء البصرة في العصر العباسي الأول، من أهم موانئ العالم التجارية(١)، وعلى الرغم من أن البصرة كانت مركزاً تجارياً كبيراً، إلا أن السفن البحرية، لم تستطع بلوغها، فقد كانت ترسو في الأبلة بسبب رقة المياه في مواضع، وشدة الأمواج في مواضع أخرى(٢).

وقد كان لأهالي البصرة سفن خاصة بهم يتاجرون بها في أعالي البحار ويصلون إلى الهند والصين، وتركزت في هذه المدينة، بسبب التجارة طبقة التجار الواسعة الثراء، وأصبح ميناؤها يعج بحركة السفن البحرية والنهرية(٣).

وبسبب هذه الأهمية التجارية وصفها الجاحظ بأنها: "باب بغداد الكبير، ومدخل دجلة المتدفق بضروب المتاع وأنواع السلع المجلوبة من أطراف الدنيا"(٤). كما قال عنها اليعقوبي: "والبصرة كانت مدينة الدنيا ومعدن تجاراتها وأموالها"(٥). كما أشاد المقدسي بالبصرة قائلاً: "ألم تسمع بخز البصرة وبزها وطرائفها وبأرزها هي معدن اللآلئ والجواهر وفرضة البحر"(٦).

---

(١) القوصي، تجارة الخليج، ص٩.

(٢) التاجر، أخبار الصين، ص٣٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٥؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٧٢؛ Chaud hri, op. Cit., p47.

(٣) القوصي، تجارة الخليج، ص٩.

(٤) التبصر بالتجارة، ص١.

(٥) البلدان، ص٣٢٣.

(٦) أحسن التقاسيم، ص١٢٨.

٢- **الأبلة:** بلدة على شاطئ دجلة البصرة العظمى في زاوية الخليج الذي يدخل إلى مدينة البصرة[١]، وارتبط ازدهار البصرة بازدهار ميناء الأبلة، حيث كان هذا الميناء يشارك البصرة في أهميتها التجارية في استقبال السفن القادمة من الشرق عبر الخليج العربي، والتي كانت تحمل سلع الشرق القيمة[٢].

وابن خرداذبة يعد أول الجغرافيين الذين ذكروا الأبلة وأهميتها التجارية في تجارة الشرق العالمية، وذلك حين تحدث عن تجار اليهود الراذانية[٣]. كما أن الرحالة الفارسي ناصر خسرو زارها ووصف ازدهارها قائلا: "مدينة عامرة وقد رأيت قصورها وأسواقها ومساجدها وأربطتها، وهي من الجمال بحيث لا يمكن حدها أو وصفها"[٤].

وكان المدخل إلى الأبلة محفوفا بالمخاطر لوجود دوامة كبيرة فيه، لذلك حفرت قناة الأبلة التي ربطت هذا الميناء بالبصرة، مما أدى إلى تضاؤل أهمية الأبلة، وأصبحت ميناء ثانويا للبصريين[٥].

٣- **سيراف:** وهي فرضة على ساحل فارس (إيران)، ومنها يتجهز التجار إلى عدن وعمان، والديبل، والصين وغيرها[٦]، إذ أن المصاعب التي كانت

---

(١) ياقوت الحموي، معجم، مج١، ص٧٧.

(٢) القوصي، تجارة الخليج، ص١٠.

(٣) المسالك، ص١٥٣؛ واليهود الراذانية: هم الذين يتكلمون بالعربية، والفارسية، والرومية، والأفرنجية والأندلسية، والصقلبية، وأنهم يسافرون من المشرق الى المغرب ومن المغرب الى المشرق برا وبحرا، انظر: ابن خرداذبة، المسالك ، ص١٥٣.

(٤) سفرنامة، ص١٦٧.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٦؛ القوصي، تجارة الخليج، ص١١.

(٦) الحميري، الروض المعطار، ص٣٣٣؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٧٦.

تعترض الملاحة في رأس الخليج العربي، أسهمت في نمو سيراف وازدهار تجارتها البحرية[1].

ويذكر التاجر سليمان: "أن أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وأن المتاع يُحمل من البصرة وعُمان وغيرها إلى سيراف، فيعبأ في السفن الصينية في سيراف، وذلك لكثرة الأمواج في هذا البحر، وقلة الماء في مواضع منه[2].

ولقد أفادت سيراف من التجارة فائدة عظمى، وأصبحت كما يقول عنها الاصطخري: "الفرضة العظيمة لفارس"[3]، كما قال عنها المقدسي بأنها: "دهليز الصين دون عُمان، وخزانة فارس وخراسان"[4].

وقد جنى أهل سيراف أرباحاً هائلة من جراء عملهم بالتجارة حتى انهم بنوا الدور الشاهقة من خشب الساج والآجر حيث تشترى الدار الواحدة بمبلغ يزيد عن المئة ألف درهم[5] ، وبالرغم من غناهم إلا أنهم كانوا يتميزون بالبساطة، حتى يتعذر عليك تمييز السيد عن أجيرة من ناحية اللباس[6].

واشتهر أهل سيراف أيضاً بحبهم ركوب البحر وعدم الخروج منه، حيث ورد عن الاصطخري قوله: "إن أحدهم لم يخرج من السفينة نحو من أربعين سنة،

---

(١) حوراني، العرب والملاحة، ص٢٠٧؛ Chaudhri, op. Cit., p48.

(٢) أخبار الصين، ص٣٥.

(٣) مسالك ، ص٣٤.

(٤) أحسن التقاسيم، ص٤٢٦.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٢٦.

(٦) الاصطخري، مسالك ، ص١٣٩.

وكان إذا قارب البر أخرج صاحبه لقضاء حوائجه في كل مدينة، ويتحـــول مـــن سفينة إلى أخرى إذا انكسرت أو تشعبت فأحتيج إلى إصلاحها"[١].

إلا أن سيراف بدأت تفقد مكانتها التجارية العالمية، حينما تحولـــت الســفن التجارية عنها إلى ميناء جزيرة كيش (قيـــس) [٢]. حينمـــا تعرضـــت فـــي ســنة ٣٦٦هـ/٩٧٧م لزلازل استمرت سبعة أيام حتى هرب الناس منها [٣]، وبعد ذلــك انتهى حكام الفرس البويهيون في بغداد حيث كانوا يهتمون ويرعون ميناء ســيراف ويعملون على نشاطه، فلم يجد الميناء بفقدان مكانتهم مـــن يعمـــل علـــى إعـــادة عمرانه[٤].

٤- **صُحار**: تعتبر مسقط موقفاً للسفن المتجهة نحو الصين من أجل التزود بقدر من المياه العذبة، ثم تنطلق السفن مباشرة إلى كولم ملي[٥].

وتحدث المقدسي عن ازدهارها ووصفها قائلاً: "هي قصبة عُمان ليس علـــى بحر الصين اليوم بلد أجمل منه عامر، آهل، حسن، طيـــب، نـــزه، ذو يســـار ... دهليز الصين وخزانة الشرق ومغوثة اليمن"[٦].

---

(١) مسالك ، ص١٣٨-١٣٩.

(٢) ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص٢٩٥؛ الآلوسي، تجارة العراق، ص٧٦؛ القوصي، عطية، "ســـيراف وكيش وعدن (من القرن الثالث الهجري حتى السادس)، المجلة التاريخية المصرية، مـــج٢٣، القـــاهرة ١٩٧٦، ص٥٨، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: القوصي، سيراف؛ عامر، عُمان في أمجادها، ص٢٨.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٢٦؛ القوصي، سيراف، ص٥٩؛ Chaud hri, op. Cit., P49.

(٤) القوصي، سيراف، ص٥٩.

(٥) التاجر، أخبار الصين، ص٣٦؛ العلي، التنظيمات الاجتماعية، ص٢٥٩؛ حوراني، العـــرب والملاحـــة، ص٢٠٨؛ عثمان ، تجارة المحيط، ص١٧٧.

(٦) أحسن التقاسيم، ص٩٢.

وقال ابن حوقل عن المكانة التي أحرزتها صحار بسبب التجارة: "وهي أعمر مدينة بعُمان وأكثرها مالاً، ولا يكاد يعرف على شط بحر فارس بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار"(١).

٥- **الديبل:** مدينة تجارية هامة على ساحل بحر الهند وهي ميناء للسند، وكان يقصدها تجار عُمان ببضائعهم، كما كانت تأتيهم مراكب الصين والهند محملة بالثياب وخاصة الحرير وعطور الهند، وليس لهم كثير شجر وهو بلد قشف وإنما مقامهم للتجارة. (٢)

٦- **المنصورة:** وهي قصبة السند، وأهله كثيرو التجارات، وبها أناس كثر وتجار موسرون، وكان يأتيها التجار من أماكن بعيدة(٣).

٧- **صيمور:** وهي ميناء هام على الساحل الغربي للهند، أقامت فيه أعداد كبيرة من أبناء الخليج، وصار لها رئيس من بينهم، وطالت إقامة الكثيرين منهم، حتى صارت منهم ذرية توالدت هناك يقول المسعودي: "وقد حضرت ببلاد صيمور من بلاد الهند ... وبها يومئذ من المسلمين نحو من عشرة آلاف قاطنين بياسرة وسيرافيين وعمانيين وبصريين وبغداديين وغيرهم من سائر الأمصار، ممن تأهل وقطن في تلك البلاد، وفيهم خلق من وجوه التجار مثل موسى بن إسحق الصندالوني، وعلى الهزمة يومئذ أبو سعيد معروف بن زكريا، وتفسير الهزمة يراد به رئاسة المسلمين يتولاها رجل منهم عظيم من

---

(١) صورة الأرض، ص٤٤-٤٥.

(٢) الأصطخري، مسالك ، ص٣٥؛ المسعودي، التنبيه ، ص٦٥؛ ابن حوقل، صورة الأرض، ص٢٧٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص١٦٧.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٧٩؛ الإدريسي نزهة المشتاق، مج١، ص١٦٩.

رؤسائهم تكون أحكامهم مصروفة إليه، ومعنى قولنا البياسرة يراد به من ولدوا من المسلمين بأرض الهند"[١].

٨- **كولم ملي**: وهي أعظم ميناء تجاري للهند، وتقع على الساحل الغربي منها، وفيها مسلحة تأخذ الضرائب من السفن الصينية[٢]. وكانت تقصدها سفن الخليج الفارسي للحصول على ما بها من منتجات؛ إذ اشتهرت بوجود "منابت الساج المفرط الطول ربما جاوز مائة ذراع وأكثر، وبها البقم والخيزران والقنا بها كثير جدا، وبها الرواند وهو قرع ينبت هناك" [٣].

٩- **كله**: وهي فرضة بالهند، وهي أول بلاد الهند مما يلي الصين، وتقع في منتصف الطريق بين عمان والصين وبكله مجمع الأمتعة من الأعواد والكافور والصندل والعاج والرصاص القلعي والأبنوس والبقم والأفاوية[٤].

١٠- **لوقين**: وهي أول مرافئ الصين، وبها الديباج، والحرير الصيني ومنها يخرج إلى جميع الجهات كما يعمل الغضار الصيني ويجهز إلى سائر البلاد، وبها أرز وحبوب ونارجيل وقصب وأهلها يجالسون التجار[٥].

---

(١) مروج، ج١، ص٢١٠.

(٢) التاجر، أخبار الصين، ص٣٦.

(٣) القزويني، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د.ت)، ص١٠٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: القزويني، آثار البلاد.

(٤) ابن خرداذبة، المسالك، ص٦٦؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٨١؛ ياقوت الحموي، معجم، ج٤، ص٤٧٨؛ القزويني، آثار البلاد، ص١٠٥.

(٥) ابن خرداذبة، المسالك، ص٦٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٨٤.

١١- **خانفو**، هي أعظم موانئ الصين[١]، حيث وصفها سليمان التاجر: "بأنها مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين، كما ذكر أن بخانفو وهو مجتمع التجار رجلا مسلما، يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين" [٢].

المصاعب التي واجهت تجارة المحيط الهندي في العصر العباسي:

لم يكن النشاط التجاري في المحيط الهندي سهلا، بل واجهت تجارة المحيط الهندي مصاعب عدة في العصر العباسي ، نذكر منها:

١- **المصاعب الطبيعية:** واجهت السفن مصاعب وأخطارا، كثيرة أثناء رحلتها في المحيط الهندي، وقد ذكر المؤرخون المخاطر التي كانت بالخليج العربي، ومن أشهرها ما بين جنابة والبصرة وهو موضع يسمى هور جنابه، ويشير الاصطخري إلى ذلك فيقول: "وهو مكان مخيف لا تكاد تسلم منه سفينة عند هيجان البحر؛ وبها مكان يعرف بالخشبات من عبادان على نحو ستة أيام على مجرى ماء دجلة إلى البحر، ويرق الماء حتى يخاف على السفن الكبار إن سلكته أن تجلس على الأرض"[٣].

ولمواجهة هذه الأخطار الطبيعية، وضعوا خشبات منصوبة في البحر، بني عليها مرقب، يسكنه ناطور، يوقد بالليل لتهتدي به المراكب خوفا على السفن من الخراب[٤]. ومن المصاعب أيضا الدردور، إذ يشكل دوران الماء بشكل دائم خطورة على السفن

---

(١) ابن خردانبة، المسالك، ص٦٩؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، مج١، ص٨٤؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، ص٣٦٥؛ أبن الوردي، خريدة العجائب، ص٥٤.

(٢) أخبار الصين، ص٣٤-٣٥؛ حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٦.

(٣) الاصطخري، مسالك ، ص٣٢.

(٤) الاصطخري، مسالك، ص٣٢؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٤٩؛ المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٢.

والمراكب فإن سقط فيه مركب يبقى بدوران مستمر حتـــى يـــهلك[1]، وقـــد وصـــف المسعودي هذه الأهوال والمصاعب التي لاقاها أثناء رحلاته في المحيط الهندي بقولـــه: "وقد ركبت عدة من البحار كبحر الصين والروم والخزر والقلزم واليمن، وأصابني فيها من الأهوال ما لا أحصيه كثرة، فلم أشاهد أهول من بحر الزنج "[2].

٢- **قراصنة البحر (الميد)**: لا يعني الحديث عن الميد في العصر العباسي عـــدم وجودهم في العصر الأموي، حيث ذكرنا أن الحجاج بن يوسف الثقفي، أرســـل حملة تأديبية إلى الديبل موطن الميد، وذلك عندما تعرضوا لسفينة فيـــها نســـاء مسلمات[3]. وزاد خطرهم في العصر العباسي الأول بين ١٤٠هـ-١٥٣هـــ/ ٧٥٧-٧٧٠م في خلافة أبي جعفر المنصور، حيث وصلـــت ضربـــات هـــؤلاء القراصنة إلى البصرة نفسها، وعطلت التجارة فيها وحدت من حركة الملاحـــة في مينائها[4].

ولعل ازدهار التجارة في هذه الفترة هو السبب في ازدياد هجمات القراصنة (الميد) على البصرة.

وكان الخلفاء العباسيون قد أولوا هؤلاء القراصنة اهتماما كبيرا لوضع حـــد لنشاطهم المخرب في المحيط الهندي، إذ يروي الطبري أن الخليفة المنصور تلقـــى نبأ فساد متلصصة البحر في مياه المحيط الهندي، لذلك جهز سنة ١٥٣هـــ/٧٧٠م

---

(١) التاجر، أخبار الصين، ص٣٥-٣٦؛ ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٤٥٠؛ شيخ الربوة، نخبة الدهـر، ص١٦٦.

(٢) مروج، ج١، ص١٠٨.

(٣) البلاذري، فتوح، ص٤٢٣-٤٢٤.

(٤) القوصي، تجارة الخليج، ص٢٣.

جيشا في البحر لمحاربة أولئك القراصنة، وضربهم في عقر دارهم[1]، يضاف إلى ذلك، أن السفن التجارية اضطرت إلى مواجهة هؤلاء القراصنة بحمل جنود بحريين مدربين على رمي النار الأغريقية، وهذا ما أشار إليه المقدسي بقوله: "ولا بد في كل مركب من مقاتلة ونفاطين"[2].

كما يذكر ابن خياط، أن هارون الرشيد أرسل محمد بن سليمان السعدي والي البصرة في ثلاثة عشر مركبا لمطاردة الميد في البحر الفارسي[3].

ويذكر البلاذري "من أن عمران بن موسى - والي ثغر السند من قبل الخليفة المعتصم (١٧٩-٢٢٧هـ/٧٩٥-٨٤١م)- غزا الميد وقتل منهم ثلاثة آلاف، ثم غزا الميد ومعه وجوه الزط"[4].

ويبدو من انقطاع أخبار هؤلاء المتجرمة منذ سنة ١٥٣هـ/٧٧٠م مدى اهتمام الخليفة المنصور بالقضاء على خطرهم في المحيط الهندي، وبذلت الدولة عناية خاصة لإقامة قوة بحرية ترافق الأساطيل التجارية حماية لها[5].

٣- ثورة هوانج شو[6]: ظلت العلاقات التجارية مستمرة بين الدولة العباسية والصين حتى سنة ٢٦٤هـ/٨٧٨م، إذ حدثت ثورة في الصين بقيادة شخص يدعى (هوانج شو)، فاشتد أمره وقويت شوكته، وعظم جيشه، حتى نزل مدينة خانفو وحاصرها، واستباح ما فيها من الناس مسلمين ونصارى، ويهود،

---

(١) تاريخ، ج٨، ص٤٢.
(٢) أحسن التقاسيم، ص١٢.
(٣) تاريخ، ص٤٤٧.
(٤) فتوح، ص٤٣٢.
(٥) القوصي، تجارة الخليج، ص٢٥.
(٦) أورد المسعودي أن اسم الثائر هو يانشو، أنظر: المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨.

ومجوس، وغير ذلك من أهل الصين[1]. وكانت أكبر تجمعات العرب المسلمين في عهد اسرة سونغ في كانتون وتسي تون، وتشيوا نتشو، وبلــغ عددهــم ١٠ آلف عربي في كل من هذين الميناءين خلال القرن الرابع الــهجري/ العاشــر الميلادي، وتقول المصادر الصينية أن الأثرياء العرب أنفقوا الكثير من أجــل تعمير تسي تون، وأن العربي (أبو شوقي)، انتخب رئيســا لدائــرة التجــارة والملاحة، وتولى مقاليد التجارة الخارجية طوال ٣٠ سنة. وكان التجار العـرب يصلون إلى الصين ويقيمون فيها ولهم فيها بعض الآثار من بناء المساجد مثــل مسجد (تسي تون) الذي تنتصب بوابته على ارتفاع ٢٠ مترا، وقد بني علـــى طراز المسجد الأموي بدمشق، وفي جداره لوحة تقول أن العرب بنــوه ســنة ٤٠٠هـ/ ١٠٠٩م ثم قام بترميمه احد المسلمين القادمين من القدس اسمه أحمد عام ٧١٠هـ/١٣١٠م أي في العصر المملوكي[2].

ومن مبالغات المؤرخين أن هذا الثائر قد قتل مـــن المســلمين، واليــهود، والنصارى، والمجوس (أي من غير أهل الصين) مئــة وعشــرين ألــف رجــل، وعرف مقدار عدد هذه الملل الأربع لتحصيل أهل الصيــن بعددهــم؛ لأن ملــوك الصين تحصي من في مملكتها من رعيتها، وكذا من جاورها من الأمم، ليصـــير ذمة لها في دواوين لها[3].

---

(١) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨؛ ابن الأثــير، الكــامل، ج٧، ٣١٩؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١، ص٤٧.

(٢) هويدي، الاسلام في الصين، ص٥٤.

(٣) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠، في حين ذكر المسعودي أن عدد الذين قتلوا كانوا مائتا ألــف، انظــر: المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨.

ولم يقف أمر هذا الثائر عند هذا الحد بل، قام وقطع أشجار التـــوت التـــي كانت تحيط بمدينة خانفوا، إذ أن ورقها كان يطعم لدودة القز الذي ينتج الحريـــر، لذلك فإن انقطاع الشجر كان داعيا إلى انقطـــاع الحريـــر الصينـــي عـــن ديـــار الإسلام[١].

وكان خراب مدن الصين على يد هذا الرجـــل الـــذي اســـتمر فـــي إثـــارة الاضطرابات وسفك الدماء مدة طويلة، إلى أن تغلب عليه في آخر الأمـــر ملـــك البلاد الأصلي، ووقعت بسبب ذلك حروب عظيمة في الصين، الأمر الذي أدى إلى حدوث فوضى كبيرة في البلاد، وانتشار المجاعـــات واســـتقلال أمـــراء الأقـــاليم بإماراتهم[٢]، واستمرت هذه الثورة إلى سنة ٣٣٢هـ/٩٤٣م[٣].

وتحدث صاحب أخبار الصين والهند عن الأخطار التي لحقت بالتجار في الدولـــة العباسية وتجارة المحيط الهندي بقوله: "وامتدت يد حكام الصين إلى ظلم من قصدهم من التجار من نواخذة العرب، وأرباب المراكب فألزموا التجار ما لا يجب عليهم وغلبوهـــم على أموالهم، واستجازوا ما لم يجز الرسم به قديما في شيء من أفعالـــهم فيـــنزع الله- جل ذكره- البركات عنهم جميعا، ومنع البحر جانبه ووقع الفناء بالمقدار الجاري مـــن المدبر تبارك اسمه في الربابنة والادلاء بسيراف وعمان".[٤]

٤- ثورة الزنج: لم تكد الدولة العباسية تتنفس الصعداء مـــن هجمـــات (الميـــد) قراصنة البحر، حتى واجهت خطرا جديدا يتمثل في ثورة الزنج في شمال الخليـــج

---

(١) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١، ص٤٨.
(٢) التاجر، أخبار الصين، ص٦٠؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٨؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١، ص٤٨.
(٣) التاجر، أخبار الصين، ص٦١؛ المسعودي، مروج، ج١، ص١٣٩؛ ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٣١٩.
(٤) التاجر، أخبار الصين، ص ٦١-٦٢.

العربي، وسميت هذه الثورة بهذا الاسم، لأن صاحبها الذي زعم أنه علي بن محمد بن أحمد بن عيسى بن زيد بن علي بن الحسين بن علي بن أبي طالب، حيث قام وجمع إليه الزنوج الذين كانوا يقومون بتنظيف الواحات من الأملاح [1]، وقادهم للثورة ضد أوضاعهم الاجتماعية السيئة[2].

بدأت الثورة في عهد الخليفة العباسي المهتدي سنة ٢٥٥هـ/٨٦٩م[3]، وكانت من أهم الأحداث التي أتعبت الخلافة العباسية، ذلك لاستمرارها زهاء خمسة عشر عاما أنهكت الدولة فيها، وأدت أحداثها إلى تدهور الملاحة في الخليج العربي وتوقف نشاط تجارة الهند والملاحة العالمية[4]، وذلك بسبب الحملات العسكرية المتكررة التي شنها صاحب الزنج على البصرة والأبلة والأهواز وعبادان مما أدى إلى شل الحياة الاقتصادية[5].

واستمرت الثورة حتى خلافة المعتمد العباسي (٢٥٦-٢٧٩هـ/٨٦٩-٨٩٢م)، حيث جاء الموفق طلحة أخو الخليفة المعتمد والتقى مع جيش صاحب الزنج، وقام بقتله في سنة ٢٧٠هـ/٨٨٣م[6].

---

(١) ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٢٠٥؛ ابن تغري بردي، جمال الدين ابي المحاسن يوسف (ت٨٧٤هـ/ ١٤٦٩م) النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، قدم له وعقل عليه محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢، ج٣، ص٢٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن تغري بردي، النجوم الزاهره؛ الذهبي، الحافظ المؤرخ شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان (ت٧٤٦هـ/١٣٤٥م) ، تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والاعلام، تحقيق الدكتور عمر عبدالسلام تدمري، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٩٢م، حوادث ووفيات، ٢٥١-٢٦٠هـ، ص١٣؛ وسيشار اليه لاحقا هكذا: الذهبي، تاريخ الإسلام.

(٢) القوصي، تجارة الخليج، ص٢٧.

(٣) ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٢٠٥؛ ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج٣، ص٢٧.

(٤) القوصي، تجارة الخليج، ص٢٧.

(٥) لمعرفة تفاصيل أحداث ثورة الزنج، انظر: ابن الأثير، الكامل، ج٧؛ علبي، أحمد، ثورة الزنج وقائدها علي بن محمد (٢٥٥-٢٧٠هـ/٨٦٩-٨٨٣م)، دار الفارابي، بيروت، ١٩٩١.

(٦) ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٤٠٣-٤٠٤؛ الذهبي، تاريخ الاسلام، حوادث ووفيات، ٢٦١-٢٧٠هـ، ص١٣؛ ابن تغري بردي، النجوم الزاهره، ج٣، ص٢٧.

٥- **ثورة القرامطة:** سمي القرامطة بهذا الاسم نسبة إلى مؤسس الحركة حمدان بن الأشعث القرمطي[١]. وكان خروج القرامطة على الدولة العباسية سنة (٢٨٩هـ/ ٩٠١م) في عهد الخليفة المعتضد (٢٧٩-٢٨٩هـ/٨٩٢-٩٠١م)[٢].

وذكر ابن الأثير أن القرامطة قتلوا من أهل البصرة خلقا كثيرا[٣]، كما ذكر استيلاءهم على كثير من الخيرات، حيث أنهم أقاموا سبعة عشر يوما يحملون ما يقدرون عليه من الأمتعة والنساء والصبيان[٤].

وقاموا أيضا بشن سلسلة من الهجمات الناجحة على الأحساء وهجر والقطيف وعمان والبصرة[٥]. وسيطروا على العصب الحيوي لمنطقة الخليج العربي ويذكر ابن حوقل أنه كان لقرامطة البحرين ديوان لجباية الضرائب من التجارة المارة من هناك[٦].

وبذلك أصبحت الخلافة العباسية عاجزة عن حماية رعاياها، حيث أصبحت عاجزة عن حماية تجارتها واقتصادها من خطر القرامطة الذين أشاعوا الرعب والذعر بين الناس[٧].

(١) ابن الأثير، الكامل، ج٧، ص٤٤٧، ٤٥٦.
(٢) المصدر السابق، ج٧، ص٥١٢.
(٣) المصدر السابق، ج٨، ص١٤٣.
(٤) المصدر السابق، ج٨، ص١٤٤.
(٥) العقيلي، الخليج العربي ، ص٢٢١.
(٦) صورة الأرض، ص٣٣.
(٧) لمزيد من التفاصيل عن حركة القرامطة، انظر: ابن الأثير، الكامل، ج٨؛ غالب، مصطفى، الحركات الباطنية في الإسلام، دار الأندلس، بيروت، ١٩٨٢، ص١٣-١٧٩.

الفصل الثالث

تجارة المحيط الهندي في العصرين الفاطمي والأيوبي

-أهم الموانئ التجارية في العصر الفاطمي

-أسباب أزدهار تجارة المحيط الهندي في العصر الفاطمي

-تجار الكارم ودورهم في تجارة المحيط الهندي في العصرين الفاطمي والأيوبي

-دور الأيوبيين في المحافظة على تجارة المحيط الهندي.

تجارة المحيط الهندي في العصرين الفاطمي والأيوبي

تمهيد

تضافرت عدة أسباب في العصر العباسي في إعاقة وعرقلة التجارة الشرقية في المحيط الهندي عبر الخليج العربي، منها حركة الزنج والقرامطة في العـــراق والبحرين، وتدهور أحوال الخلافة العباسية السياسية والاقتصادية بعد سيطرة القادة الترك على السلطة فيها، وإثارة الاضطرابات في الدولة، وشل نشاطها التجـــاري، وفي ذلك الوقت ساءت معاملة السلطات الصينية للتجار العرب، الأمر الـــذي أدى إلى توقف هؤلاء التجار عن ارتياد موانئ الصين وقصر نشاطهم التجاري علــــى الهند والبحر الأحمر، مما أعاد للبحر الأحمر أهميته التجارية في القرنين الرابــــع والخامس الهجريين/العاشر والحادي عشر الميلاديين(١).

ومنذ منتصف القرن الرابع الهجري / العاشر الميـــلادي، اتضـــح النشـــاط التجاري لتجار الكارم(٢)، حتى أصبح هناك طريقان يتنافسان للسيطرة على تجـارة الكارم وهما:

---

(١) القوصي، سيراف، ص٦٩.

(٢) تجار الكارم: هم فئة من كبار التجار، الذين اشتغلوا باحتكار تجارة الهند والشرق الأقصى وما إليها مـن بهار وغيره من البضاعة وكان مركز نشاطهم المحيط الهندي. انظـــر، الخطيـــب، مصطفـــى، معجـــم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بـــيروت، ١٩٩٦، ص٣٦٠؛ عبدالجليـــل، الشـــاطر بصيلي، " الكارمية"، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة، مج١٣، ١٩٦٧، ص٢١٧، وسيشار اليه لاحقـاً هكذا: البصيلي، الكارمية؛ جواتياين. س.د، دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإســـلامية، تعريـــب وتحقيق عطية القوصي، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨٠، ص ٢٨٥، وسيشار إليـــه لاحقـــاً هكـــذا: جواتياين، دراسات في التاريخ.

١- طريق الخليج الفارسي الذي فقد أهميته بسبب ثورة الزنج، والحركة القرمطية وانتقال الدولة الفاطمية من المغرب إلى مصر، وكان العمانيون أبرز رواده[١].

٢- طريق البحر الأحمر الذي أصبح منذ أواخر القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي الطريق الرئيس للتجارة الشرقية والأفريقية.

ثم حلت مصر محل العراق تدريجيا في المكانة الاقتصادية بعد انتقال الفاطميين إليها من المغرب، مما ترتب عليه انتقال مركز النشاطات البحرية الإسلامية في المحيط الهندي من الخليج العربي إلى البحر الأحمر[٢].

ويؤكد المقدسي هذه الحقيقة حين يتحدث عن الفسطاط فيقول: "فهو مصر مصر وناسخ بغداد، ومفخر الإسلام ومتجر الأنام وأجل من مدينة السلام"[٣].

وأصبحت للبحر الأحمر مكانة خاصة، وذلك أنه كان الطريق الآمن المؤدي إلى الأماكن المقدسة، كما اعتبره المسلمون بحرا إسلاميا مغلقا في وجه السفن غير الإسلامية[٤].

---

(١) سالم، السيد عبد العزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص١٩، وسيشار إليه لاحقا هكذا: سالم، البحر الأحمر.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص١٩؛ عامر، عمان في أمجادها، ص٢٩؛

- Ashtor, Eliyahu,: studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, Variorum Reprints, London, 1978, P53.
- Hikoichi, Yajima: "Maritime Activities of the Gulf people and the Indian ocean world in 11th and 12th Centuries", papers presented to the Historical Studies Conferene on eastern Arabia, Doha – Qatar, March 1976, P. 54.
- Chaudhuri, op. Cit., P 58.

(٣) أحسن التقاسيم، ص١٩٧.

(٤)سالم، البحر الأحمر، ص٥٨؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٩٥.

أهم الموانئ التجارية في العصر الفاطمي

لقد ترتب على استعادة البحر الأحمر لمكانته التجارية السابقة أن استعادت عدد من الموانئ التجارية أهميتها وهي :

١- **عيذاب:** بدأت عيذاب تظهر كميناء تجاري هام، عندما تأزمت الحالة الاقتصادية في مصر زمن المستنصر بالله الفاطمي[١]، (٤٢٧-٤٨٧هـ/١٠٣٥-١٠٩٤م)، الذي حصل في عهده ما عرف بالشدة المستنصرية[٢]، وبذا لم يعد الطريق البحري من القلزم إلى ميناء الجار آمناً، ولا طريق قوافل الحجاج البري، وعليه أصبحت صحراء عيذاب المركز الذي يتوجه منه حجاج مصر والمغرب إلى مكة المكرمة، حيث يركبون النيل من ساحل مدينة مصر الفسطاط إلى قوص ثم يركبون البحر في السفن إلى جدة (ميناء مكة). وكذلك كان تجار الهند، واليمن والحبشة يردون في البحر إلى عيذاب، ثم يسلكون هذه الصحراء إلى قوص، ومنها يردون مدينة مصر[٣].

---

(١) المستنصر بالله الفاطمي: هو أبو تميم الملقب المستنصر بالله بن الظاهر لإعزاز دين الله بن الحاكم بن العزيز بن المعز لدين الله، بويع بعد موت والده الظاهر سنة سبع وعشرين وأربعمائة، وتوفي المستنصر سنة سبع وثمانين وأربعمائة، انظر: ابن خلكان، أبي العباس أحمد بن محمد بن أبي بكر (ت٦٨١هـ/١٢٨٢م)، وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان، حققه الدكتور إحسان عباس، دار صادر، بيروت، مج٥، ص٢٢٩-٢٣١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن خلكان، وفيات الأعيان.

(٢) الشدة المستنصرية: وقعت في أيام المستنصر، وكانت مدتها سبع سنين سببها: ضعف السلطنة واستيلاء الأمراء على الدولة، وقصور النيل وكان ابتداء ذلك في سنة سبع وخمسين وأربعمائة، انظر: المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي (ت٨٤٥هـ/١٤٤١م)، إغاثة الأمة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٠م، ص٣٧، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المقريزي، إغاثة الأمة؛ المقريزي، خطط، ج١، ص٩٢٥.

(٣) المقريزي، خطط، ج١، ص٥٦٦-٥٦٧؛ وانظر: سالم، البحر الأحمر، ص٢٣؛ محمد، صبحي عبد المنعم، العلاقات بين مصر والحجاز زمن الفاطميين والأيوبيين، العربي للنشر والتوزيع، (د.م)، ١٩٩٢، ص ٢٩٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: محمد، العلاقات بين مصر والحجاز.

وهذا جعل عيذاب أعظم مراسي الدنيا لأن مراكب الهند واليمن تحط فيها البضائع، وتقلع منها مراكب الحجاج الصادرة والواردة [1].

وبسبب هذه الأهمية أصبحت عيذاب موضع اهتمام الخلافة الفاطمية لحماية التجارة الشرقية من خطر القرصنة، وخصصوا أسطولاً يتألف من خمس سفن، ثم أصبح فيما بعد ثلاث سفن أسندت مهمة الإشراف على هذا الأسطول إلى والي قوص[2].

وعلى الرغم من وجود أسطول في عيذاب فقد بقيت السفن التجارية القادمة إلى عيذاب تتعرض لهجمات القراصنة[3]، ومثال ذلك ما حدث سنة ٥١٢هـ/١١١٨م حينما تعرض القراصنة للسفن التجارية القادمة من اليمن إلى عيذاب وقد حرضهم قاسم بن أبي هاشم[4]، أمير مكة وذلك بسبب النزاع بين الأشراف وبين الدولة الفاطمية، فقام التجار وشكوه إلى وزير الدولة الفاطمية

---

(١) ناصر خسرو، سفرنامة، ص١٣١؛ ياقوت الحموي، معجم، م٤، ص١٧١؛ المقريزي، الخطط، ج١، ص٥٦٧؛ أما عيذاب الآن فتقع في أقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود المصرية السودانية. انظر: سالم، البحر الأحمر، ص٤١.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٩٧.

(٣) جواتياين، دراسات في التاريخ الإسلامي ، ص٢٨٥.

(٤) قاسم بن هاشم بن فليته بن قاسم بن محمد بن جعفر الحسني، أمير مكة المعروف بابن أبي هاشم ولي بعد أبيه إمرة مكة، واختلف في تاريخ ولايته، انظر: الفاسي، تقي الدين محمد بن أحمد (ت٨٣٢هـ/ ١٤٢٨م)، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق فؤاد سيد (د.ن)، القاهرة، ١٩٦٧، ج٧، ص٣٢-٣٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الفاسي، العقد الثمين.

الأفضل بن بدر الجمالي[١] فغضب الأفضل لذلك، وهدد بإرسال أسطول فما كان من أمير مكة بعد أن تأكد من صدق هذا التهديد إلا أن أعاد ما نهبه من التجار[٢].

وهناك عدة عوامل ساعدت على ازدهار عيذاب أهمها:

١- إنها كانت بالنسبة للحجاج المغاربة والمصريين أقرب موقع للعبور إلى جدة ميناء مكة؛ لأنها تقع قبالة جدة الواقعة على الطرف الشرقي لبحر القلزم[٣].

٢- عمق مينائها وغزارة مياهه، وقلة الشعاب المرجانية فيه [٤].

٣- اهتمام خلفاء مصر الفاطميين وسلاطين بني أيوب بحركة التجارة في هذا الميناء، ومن مظاهر هذا الاهتمام أن اختيارهم لقاضي عيذاب لم يكن يعتمد على ما يتمتع به القاضي من فقهٍ ومعرفة بالشريعة الإسلامية، بل كانت تعتمد على ما يقدمه من خدمات للتجار والمسافرين، ومثال ذلك ما حدث مع القاضي الشرف محمد بن مسلم الأقصري الشافعي، وذلك عندما قلده الشيخ الإمام محمد بن عبد السلام والي عيذاب على قضاء عيذاب وكان قليل الفقه فكثر

---

(١) الأفضل بن بدر الجمالي: هو أبو القاسم شاهنشاه الملقب الملك الأفضل ابن أمير الجيوش بدر الجمال، تولى الوزارة سنة سبع وثمانين وأربعمائة. انظر: ابن خلكان، وفيات الأعيان، مج٢، ص٤٤٨-٤٥١؛ لمزيد من التفاصيل انظر، غوانمة، يوسف، "الافضل بن بدر الجمالي وموقفه من الحملة الصليبية الأولى" مجلة كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، م١٠، ١٩٨٣، ص٧١-٩١.

(٢) النويري، نهاية الأرب، ج٢٨، ص٢٧٩؛ المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي (ت٨٤٥هـ/١٤٤١م)، اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفا، تحقيق الدكتور محمد حلمي أحمد، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٧٣م، ج٣، ص٥٨-٥٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: المقريزي، اتعاظ الحنفا؛ عمر بن فهد، أتحاف الورى، ج٢، ص٤٩٦؛ سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص٢٥٩-٢٦٠.

(٣) سالم، البحر الأحمر، ص٤٤؛ محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٩٩.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٦؛ متز، الحضارة الإسلامية، ج٢، ص٤٣٤؛ العمادي، التجارة، ص٢٨٣؛ محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص ٢٩٠.

كلام الناس، فرد عليهم والي عيذاب: أعرف أنه قليل الفقه ولكنه يخدم النـــاس في هذه المنطقة[١].

وقد ازدهرت عيذاب في العصر الأيوبي، حيث وصفها ابن جبـــير بقولـــه: "وهي من أفضل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها وتقلع منـــها زائدا إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة"[٢]. وورد ذكر ميناء عيذاب كثيرا في وثائق الجنيزة، إذ كانت متاجر الشرق خاصة التوابل تأتي من عدن الى عيـــذاب، حيث يدفع التجار المسلمون ضريبة الزكاة، والذميون ضريبة واجب الذمة[٣].

وترتب على ازدهار عيذاب ازدهار قـــوص[٤] طـــوال العصـــر الفـــاطمي والعصور التالية، بسبب رواج التجارة فـــي البحـــر الأحمـــر واتصـــال عيـــذاب بقوص[٥].

٢- **القصير**: يقع ميناء القصير شمالي عيذاب، وكان الميناء الثاني لمصـــر علـــى بحر القلزم من حيث الأهمية لقربه من قوص وبعد عيذاب عنها، حتى أنها وصفت

---

(١) الإدفوي، أبو الفضل جمال الدين جعفر بن ثعلب (ت ٧٤٨هـ/١٣٤٧م)، الطالع السعيد الجامع أســـماء نجباء الصعيد، تحقيق سعد محمد حسن، مراجعة طه الحاجري، الدار المصريـــة للتـــأليف والترجمـــة، القاهرة، ١٩٦٦، ص٦٣٢، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الإدفوي، الطالع السعيد.

(٢) رحلة، ص٤١.

(٣) ربيع، محمد حسنين، وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمـــن فـــي العصور الوسطى، مقال في الكتاب الأول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية، ج٢، الريـــاض، ١٩٧٩، ص١٣٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ربيع ، وثائق الجنيزة.

(٤) قوص: وهي مدينة كبيرة عظيمة واسعة قصبة صعيد مصر، وهي محط التجار القـــادمين مـــن الـــهند والحبشة واليمن والحجاز الواصلين من صحراء عيذاب، انظر: ابن جبـــير، رحلـــة، ص٣٧؛ يـــاقوت الحموي، معجم، ص٤١٣.

(٥) سالم، البحر الأحمر، ص٤٧.

بأنها ميناء قوص، وبالرغم من هذه الميزة الحسنة إلا أن عدد الواصلين إلى هـذا الميناء لم يبلغ حد عيذاب[١].

٣- **عدن:** كان لعودة النشاط التجاري إلى البحر الأحمر أثره على عودة النشاط التجاري إلى ميناء عدن[٢]، ومما زاد من أهمية هذا الميناء أن حكام كيش (قيس) تغيرت معاملتهم للتجار، وغالوا في فرض الضرائب على بضائع التجار، مما أدى إلى تحول التجار عن ميناء كيش إلى ميناء عدن[٣]، فانتعشت الحركة التجارية في عدن، وتدفق اليها التجار من مختلف المناطق[٤].

وهذا ما دفع حاكم كيش (قيس) إلى مهاجمة ميناء عدن سنة ٥٣٠هـ/ ١١٣٥م، لكن محاولته باءت بالفشل[٥].

ومما ساعد على انتعاش عدن قيام الخلافة الفاطمية في مصر، حيث أدى الانتعاش الاقتصادي لعدن أن أصبحت من جديد حلقة الوصل بين الشرق الأقصى والخليج العربي في معظم الأمور التجارية والاقتصادية، خاصة عندما أصبحت اليمن تدخل ضمن دائرة الولاء للفاطميين وذلك أثناء قيام الدول الموالية لهم

(١) ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص٣٦٧؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٦-٥٣٧؛ محمد، العلاقات بين مصر والحجاز، ص٢٩٢.

(٢) القوصي، سيراف، ص٦٩.

(٣) القوصي، سيراف، ص٦١ .

(٤) أحمد ، محمد عبد العال، بنو رسول وبنو ظاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما ٦٢٨-٩٢٣هـ/١٢٣١-١٥١٧م دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ص٣٨٥، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: أحمد، بنو رسول.

(٥) ابن المجاور: جمال الدين يوسف بن يعقوب الدمشقي (ت ٦٩٠هـ/١٢٩١م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها وضبطها اوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط٢، ١٩٥١ق١، ص١٢٤-١٢٦، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن المجاور، تاريخ المستبصر؛ شهاب، عدن ، ص١١٤-١١٥.

كالصليحيين والزريعيين[1]. وأصبحت عدن في العصور الوسطى مركزاً هاماً من مراكز التجار الكارمية، واحتوت وثائق الجنيزة على مراسلات لا حصر لها متبادلة بين التجار الكارمية المقيمين بعدن وبين شركائهم خارجها[2]، وارتفعت مكانة عدن التجارية حتى أصبحت تعرف بـ "دهليز الصين"[3].

٤- **القلزم**: وصفها المقدسي بقوله: "خزانة مصر وفرضة الحجاز ومعونة الحاج[4]، لذلك عمل الخلفاء الفاطميون من جهتهم على دعم النشاط التجاري لهذا الميناء، حيث أمر الحاكم بأمر الله[5] في رمضان من سنة ٣٨٧هـ/٩٩٧م، بمسامحة أهل القلزم مما كان يؤخذ منهم من مكوس المراكب تشجيعاً للتجارة. [6]

وكانت القلزم على هذا النحو ميناء تجارياً هاماً ومحطة بحرية، واستمرت تتبوأ هذه المكانة المهمة على البحر الأحمر حتى منتصف القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر الميلادي عندما هجرت وشملها الخراب[7]. وقد تحدث ياقوت

---

(١) إبراهيم، محمد كريم، "الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين "دراسة تاريخية، المؤرخ العربي، بغداد ع٣٥، ١٩٨٨، ص١٨٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: إبراهيم، الفعاليات الاقتصادية؛ شهاب، عدن، ص١٠٣.

(٢) ربيع ، وثائق الجنيزة، ص ١٣٦.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٣٤.

(٤) المصدر السابق، ص١٩٦.

(٥) الحاكم بأمر الله: هو أبو علي منصور الملقب الحاكم بأمر الله بن العزيز بالله بن المعز ولاه أبوه العزيز عهد الخلافة في شعبان سنة ثلاث وثمانين وثلاثمائة، أما سنة وفاته فهي غير معروفة، حيث خرج سنة إحدى عشرة وأربعمائة ولم يرجع؛ انظر: ابن خلكان، وفيات الأعيان، مج٥، ص٢٩٢-٢٩٨.

(٦) المقريزي، الخطط، ج١، ص٥٩٥؛ المقريزي، اتعاظ الحنفا، ص١٥، ابن اياس، محمد بن أحمد الحنفي (ت٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، نزهة الامم في العجائب والحكم، تقديم وتحقيق محمد زينهم محمد عزب، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٥، ص٢٠٤ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن اياس ،نزهة الأمم؛ سالم، تاريخ البحرية الإسلامية ، ص١٦٧.

(٧) سالم، البحر الأحمر، ص٢٢-٢٣.

الحموي عن الخراب الذي أصابها فقال: "هذه صفة القلزم قديماً فأما اليوم فهي خراب يباب وصارت الفرضة موضعاً قريباً منها يقال لها سويس..."[١]، وبعد ذلك انتقل طريق الحج والتجارة إلى المينائين عيذاب والقصير[٢].

٥- **جدة:** يعتبر ميناء جدة من أشهر موانئ الحجاز، وقد عرف بأنه ميناء مكة على بحر القلزم[٣]، فأصبحت مركزا من مراكز التجارة في العالم خلال العصور الوسطى، تلتقي فيها السفن الآتية من الهند وشرقي أفريقيا بالسفن القادمة من مصر، على أن تجارتها مع موانئ بحر القلزم ولا سيما المصرية منها وصلت في عصر الفاطميين والأيوبيين إلى درجة كبيرة من الازدهار[٤]، حيث كانت السفن القادمة من عدن ترسو فيها لتفرغ حمولتها، ومن ثم تنقل بواسطة سفن البحر الأحمر الى القلزم وأيلة، لأن تلك السفن لاتستطيع الاستمرار نحو الشمال بسبب صعوبة الملاحة في البحر الاحمر.[٥]

لذلك قامت الدولة الفاطمية بجبي المكوس والضرائب بميناء جدة على السلع القادمة إليها من مصر والهند والصين على النحو التالي:

---

(١) معجم، مج٤، ص٣٨٨.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص٢٣.

(٣) ابن حوقل، صورة الأرض، ص٣٩؛ حسين، جميل حرب محمود، الحجاز واليمن في العصر الأيوبي، تهامة للنشر، جدة، ١٩٨٥،ص٢٠، وسيشار إليه لاحقا هكذا: حسين، الحجاز واليمن؛ Chaudhri, op. Cit., P46.

(٤) ششة، نوال سراج، جدة في مطلع القرن العاشر الهجري، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، ١٩٨٦، ص٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ششة، جدة في مطلع؛ حسين، الحجاز واليمن، ص ١٣٧.

(٥) حوراني، العرب والملاحة، ص٢٢٩؛ عثمان، تجارة المحيط، ص١٧٤؛ هايد، تاريخ التجارة، ج١، ص٥٢.

حمل[1] الحنطة	نصف دينار
سفط[2] ثياب شطوي	٣ دنانير
سفط ثياب ديبقي	ديناران
حمل صوف	ديناران
سلة[3] زعفران	دينار
رأس الرقيق	دينار[4].

٦- **أيلة:** أصبحت منذ القرن الرابع هجري / العاشر الميلادي تحت النفوذ الفاطمي فأولوها عناية خاصة، إذ وصفت بأنها فرضة فلسطين على البحر الأحمر، إليها تأتي سلع الهند والجنوب العربي، ومن ثم تنقل إلى الموانئ الفلسطينية[5]، لذلك قال عنها المقدسي "فرضة فلسطين وخزانة الحجاز"[6].

وبما أنها فرضة فلسطين على بحر القلزم جعل الفاطميون ديواناً للمكوس فيها من أجل تمكيس السلع الصادرة والواردة عبر مينائها[7].

---

(١) حمل: ما يحمل على الظهر ونحوه، انظر: مصطفى، ابراهيم وآخرون، معجم الوسيط، أشرف على طبعها عبدالسلام هارون، المكتبة العلمية، طهران، (د.ت)، ج١، ص١٩٨. وسيشار اليه لاحقاً هكذا: مصطفى، معجم الوسيط.

(٢) السفط: وعاء من قضبان الشجر توضع فيه الفاكهة والثياب. انظر: مصطفى، المعجم الوسيط، ج١، ص٤٣٦.

(٣) سلة: وعاء يصنع من القصب ونحوه تحمل فيه الفاكهة، انظر: مصطفى، المعجم الوسيط، ج١، ص٤٤٨.

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٠٤؛ غوانمة، أيلة، ص٧٢.

(٥) غوانمة، أيلة، ص٣٧.

(٦) أحسن التقاسيم، ص١٧٨.

(٧) غوانمة، يوسف، تاريخ شرقي الأردن في عصر دولة المماليك الأولى (القسم الحضاري) وزارة الثقافة والشباب، عمان، ١٩٧٩، ص٦٦، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: غوانمة، تاريخ شرقي الأردن.

تعرضت أيلة وتجارة البحر الأحمر في مطلع القرن السادس الهجري/ الحادي عشر الميلادي إلى غزو أجنبي، حيث استولت مملكة بيت المقدس اللاتينية على أيلة سنة ٥١٠هـ/ ١١١٦م، وبذلك تم تحويل جزءٌ من تجارة البحر الأحمر والمحيط الهندي إلى القدس، كما استمر اسطولهم يهدد التجارة الجنوبية وكذلك الأماكن المقدسة في مكة والمدينة، ولكن لم يدم الحال طويلاً لأن صلاح الدين الأيوبي قضى على الصلبيين في خليج العقبة سنة ٥٦٦هـ/ ١١٧٠م.[١].

أسباب ازدهار تجارة المحيط الهندي في العصر الفاطمي:

١- حماية السفن من اعتداءات القراصنة: حيث قامت الدولة الفاطمية بوضع أسطول بعيذاب لحماية تجار الكارم، خوفاً على مراكب التجار من قراصنة البحر، وكان عدد هذا الأسطول خمسة مراكب ثم أصبحت ثلاثة ولأهمية هذا الأسطول وضع تحت إشراف والي قوص[٢].

٢- دعم علاقات الفاطميون مع مركزهم في اليمن، وذلك عندما دخل أبو كامل علي بن محمد بن علي الصليحي (٤٢٩-٤٧٣هـ / ١٠٣٧-١٠٨٠م) في طاعة الفاطميين، حيث استفاد الفاطميون من الانتماء الذي كان يبذله لهم بنو صليح في تأمين تجارتهم في البحر الأحمر، إذ أن بنو صليح كانوا بمثابة الدعاة المخلصين للفاطميين في اليمن، فكانوا شديدي الحرص على إظهار

---

(١) غوانمة، أيلة، ص٧٢.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٩٧؛

- Ashtor, Op.Cit., P53.

ولائهم الذي لا يتزعزع للخليفة الفاطمي كإمام روحي، والدليل على ذلـــك أن واحداً منهم تسمَّى بعبد المستنصر، أي عبد الخليفة الفاطمي المستنصر[1].

واستمر هذا الولاء في اليمن للفاطميين طوال عهد علي الصليحـــي وابنـــه المكرم أحمد وزوجته السيدة الحرة وابنها عبد المستنصر، ولم تتأثر هذه العلاقـــات الطيبة بالشدة المستنصرية[2].

٣- في أواخر القرن الرابع هجري / العاشر الميلادي، وقعت تطورات ملاحيـة هامة، مثل استعمال البوصلة، وشراع السفن المعروف بالشراع اللاتيني فـــي البحر المتوسط، وكلاهما تجديد ملاحي مهم نقله المسلمون من المحيط الـــهندي إلى البحر المتوسط، هذا التجديد أحدث أثره ليس في بحار المحيط الهندي، بـل أيضاً في البحر المتوسط[3].

٤- استفاد الفاطميون من الموقع الجغرافي لمصر، حيث تقع مصر في مفـــترق القارات بين أفريقيا وآسيا وأوروبا، ولكي يسهلوا النقل والتجارة بين الشـــرق والغرب فتحوا القناة بين النيل والبحر الأحمر، والتي عرفت في عهد عمر بـــن الخطاب باسم خليج أمير المؤمنين، ثم أعيد حفره في عهد الحـــاكم بـــأمر الله فعرف باسم الخليج الحاكمي[4].

---

(١) السجلات المستنصرية، تقديم ودراسة عبد المنعم ماجد، دار الفكر العربي، القـــاهرة، ١٩٧٠، ص٢٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ماجد، السجلات المستنصرية.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص٢٧.

(٣) الآلوسي، تجارة العراق، ص٨١؛ الصيني، العلاقات، ص١٣٧؛ لبيب، صبحي، "سياسة مصر التجاريـــة في عصر الأيوبيين"، المجلة التاريخية المصريـــــة، القـــاهرة، مـــج٢٨-٢٩، ١٩٨١-١٨٢، ص١٢١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: لبيب، سياسة مصر.

(٤) المقريزي، خطط، ج١، ص٢٠٨؛ وانظر: ماجد، عبد المنعم، ظهور خلافة الفاطميين، وســقوطها فـــي مصر، الإسكندرية، ط٢، ١٩٧٦، ص٣٠٤؛ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ماجد، ظهور خلافة الفاطميين.

تجار الكارم ودورهم في تجارة المحيط الهندي في العصرين الفاطمي والأيوبي:

بالرغم من عدم وجود تفسير جازم لسبب تسمية هؤلاء التجار بهذا الاسم(١)، إلا أن هناك توافقاً على أن الكارمية هم فئة من كبار التجار الذين اشتغلوا باحتكار تجارة الهند والشرق الأقصى وما إليها من بهار وغيره من البضاعة، وكان مركز نشاطهم المحيط الهندي(٢).

تواجد الكارم في العصر الفاطمي سنة ٤٥٦هـ/١٠٦٣م حيث أورد الدواداري فيها خبراً يتعلق بأخر وصول التجار وانقطاع الكارم(٣)، كما كان للفاطميين أسطول في عيذاب، حفاظاً على مراكب الكارم(٤).

ويعتقد جوايتان أن هناك أسباباً لهذه الحماية الخاصة، فالكارم أثرياء قادرون على الدفع، أما صغار التجار فعليهم تحمل تقلبات القرصنة، التي كانت تشكل آنذاك خطراً فعلياً في البحر الأحمر(٥).

---

(١) عن أصل كلمة الكارم انظر: جوايتان، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص٢٨٩-٢٩٠؛ البصيلي، "الكارمية"، ص٢١٨-٢١٩؛ القوصي، عطية، "أضواء جديدة على تجارة الكارم من واقع وثائق الجنيزة"، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة، ١٩٧٥، ص٢٤-٢٦ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: القوصي، أضواء جديدة.

(٢) البصيلي، الكارمية، ص٢١٧.

(٣) الدواداري، ابن أيبك أبو بكر بن عبد الله (ت بعد ٧٣٤هـ/١٣٢٣م)، الدرة المضية في أخبار الدولة الفاطمية، وهو الجزء السادس من كتاب كنز الدرر وجامع الغرر، تحقيق الدكتور صلاح الدين المنجد، المعهد الألماني للآثار الشرقية قسم الدراسات الإسلامية، القاهرة، ١٩٦١، ص٣٨٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الدواداري، الدر المضية.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٩٧.

(٥) جوايتان، دراسات في التاريخ، ص٢٨٩.

وقد ورد ذكر كلمة "كارم" و"الكارم" صراحة في خطابات من الجنيزة ترجع إلى العصر الفاطمي، وهذا يدل دلالة واضحة ومؤكدة على وجود هذه التجارة في عصر الفاطميين[١].

اهتم الفاطميون بتجار الكارم لقناعتهم بأهمية التجارة الشرقية بالنسبة لاقتصادهم، فهذه التجارة كانت تسخر لخدمة مصالح الدولة الفاطمية ضد العباسيين، وفي سبيل ذلك لم يتردد الفاطميون من عقد الاتفاقات التجارية مع دول الشرق والغرب، وشجعوا هذه الدول على التعامل التجاري مع مصر، وقدموا لهذه الدول الامتيازات والإعفاءات التجارية وطبقوا معهم سياسة قائمة على التسامح الديني مع التجار الأجانب والسماح لهم بحرية التنقل في البلاد، وعلى هذا النحو شهد العصر الفاطمي نشاطاً واسعاً لتجار الكارم الذين تركزت في أيديهم التجارة الشرقية المارة بالبحر الأحمر[٢].

وقد كانت مصر المركز الرئيس للكارمية، حيث وجد فيها في وقت من الأوقات ما يزيد على المائتين منهم، ولقد كانت للآخرين قاعدتهم في دمشق، كما كانت لهم على وجه الخصوص قواعد في اليمن، مركز التوزيع الرئيس لبضائع شرقي أفريقيا والهند والشرق الأقصى[٣]. ومن هذه المراكز عدن التي كانت من أهم مراكز الكارمية، حيث احتوت وثائق الجنيزة على مراسلات عديدة بين التجار الكارمية في عدن وبين ذويهم أو شركائهم خارجها[٤].

---

(١) القوصي، أضواء جديدة ، ص١٨.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص٢٨-٢٩؛ ربيع، وثائق الجنيزة، ص١٣٧.

(٣) جوايتان، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص٢٧٩-٢٨٠.

(٤) ربيع، وثائق الجنيزة، ص١٣٦.

استخدم الفاطميون مفردة "كارم" و"الكارم" بمعنى السلع أو البضائع التي يتجر فيها أولئك التجار ونسبوا إليها، وكانت تعني التجار أنفسهم[1]. وخلص جوايتان واشتور من خلال وثائق الجنيزة التي ترجع إلى العصر الفاطمي إلى الحقائق الآتية:

١- شيوع كلمة الكارم في القاهرة مع مستهل القرن الثاني عشر: فالزوج المسافر تتوقع زوجته منه هدية من الكارم.

٢- ظهرت الكارمية خلال القرن الثالث عشر كقافلة تجارية من السفن تتسم بالكبر ولم يكن ظهورها كجماعة من التجار، وتهدف هذه السفن إلى نقل البضائع تحت حماية أصحابها. [2]

٣- رست سفن الكارم في عدن -على الأغلب- أثناء عودتها من الهند، وقد تمر بها مروراً عابراً في بعض الأحيان وذلك يتوقف على حالة الملاحة وطبيعة الجو أو على ظروف سياسية مثل حصار عدن أثناء هجوم ملك كيش عليها [3].

٤- اشترك التجار اليهود في تجارة الكارم[4]، وهذا دليل على أن هذه الطائفة ليست مقتصرة على التجار المسلمين وانتفت بذلك المقولة انه من أراد أن يدخل في هذه الطائفة، كان عليه أن يدخل الإسلام[5].

(١) القوصي، أضواء جديدة، ص١٨.
(٢) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٢؛ جوايتان، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص٢٨٧.
(٣) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٢؛ جوايتان، دراسات في التاريخ الإسلامي، ص٢٨٧-٢٨٨.
(٤) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٣.
(٥) القوصي، أضواء جديدة، ص٣٥ هامش ٣؛ سعيد، إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٣، ص١٤٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: سعيد، البحرية.

٥- حملت سفن الكارمية كميات من التوابل زمن الفاطميين تقل عن تلك التي حملتها السفن زمن الأيوبيين والمماليك وبرؤوس أموال أقل منها[(١)].

كما أن الفاطميين استفادوا من نشاط بعض تجار الكارم في نشر الدعوة الإسماعيلية، فقد خدمت التجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي الدعوة الإسماعيلية، وأدت إلى انتشارها في بلاد اليمن والهند وخاصة في عهد الخليفة المستنصر[(٢)].

لقد اتضح كيان الكارمية التجاري زمن الفاطميين وأن نشاط هذه الطائفة ظل في المحيط الهندي، وفي عدن كمركز هام لهذه الجماعة واستمر النشاط كذلك حتى انتقل مركز تجارة العالم من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط وذلك زمن الأيوبيين في مصر، وأصبح التاجر الكارمي في العصر الأيوبي هو تاجر التوابل وسلع الشرق الغالية الثمن أساساً، ويرجع الفضل في ازدياد أهمية هؤلاء التجار إلى نجاح الأيوبيين في إقرار نفوذهم في البحر الأحمر، وفي تنظيم شؤون التجارة في اليمن وفي غيرها من بلدان ذلك البحر وموانيه، الأمر الذي أدى إلى تمتع هؤلاء التجار بالأمان على أنفسهم وأموالهم في تلك المناطق الإسلامية، وإتاحة فرص الكسب الواسع لهم[(٣)].

وفي سنة ٥٧٨هـ/١١٨٣م أرسل صلاح الدين رسالة للخليفة العباسي أبو العباس أحمد الناصر لدين الله بن المستضيء

---

(١) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٢؛ سالم ، البحر الأحمر، ص٣٣.

(٢) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٤.

(٣) المرجع نفسه، ص٢٦.

(٥٧٥-٦٢٢هـ/١١٧٩-١٢٢٥م).[1] يقول في جزء منها: " إن انتصار الأسطول الصليبي القاصد سواحل الحجاز واليمن يمنع طريق الحاج عن حجه ويحول بينه وبين فجه، ويأخذ تجار اليمن وكارم عدن ويلم بسواحل الحجاز.[2]

ونستنتج من خلال هذا الكتاب اهتمام صلاح الدين بتجار الكارم، كما عمل الأيوبيون على راحة تجار الكارم، فأقاموا لهم الفنادق الخاصة، ففي سنة ٥٧٩هـ / ١١٨٣م أمر صلاح الدين ببناء فندق للكارم بالفسطاط.[3] وتجار الكارمية من جانبهم يقدرون هذا الاهتمام من جانب الدولة، لذلك لم يترددوا في دفع ما يترتب عليهم من التزامات. ومثال ذلك ما حدث سنة ٥٧٦هـ/ ١١٨٠م، حين وصل تجار الكارم من عدن إلى عيذاب فحصّل منهم صلاح الدين زكاة أربع سنوات مقدماً[4] .

أما عن المقولة التي تشير إلى أن طائفة التجار الكارمية في العصرين الأيوبي والمملوكي لم تكن تضم سوى المسلمين، وأنها كانت تشترط الإسلام أو الدخول فيه لمن يريد العمل في الكارم، فإن القوصي يرى أن هذه المقولة مردودة، وذلك لأن روح التجارة لم تكن أبداً تتماشى مع روح التعصب، وأن المشتغل

---

(١) ابن الأثير، الكامل، ج١١، ص٤٥٩، ج١٢، ص٤٣٨؛ المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي، (ت٨٤٥هـ/١٤٤١م)، السلوك لمعرفة دول الملوك، قام بنشره محمد مصطفى زيادة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ط٢، ١٩٧٠، ج١، ق١، ص٢١٧، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: المقريزي، السلوك.

(٢) أبو شامه، شهاب الدين عبد الرحمن بن اسماعيل المقدسي الدمشقي (ت٦٦٥هـ/ ١٢٦٦م)، الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، تحقيق إبراهيم الزيبق، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٧،ج٣، ص١٣٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: أبو شامة الروضتين.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٧؛ القوصي، أضواء جديدة، ص٣١.

(٤) المقريزي، السلوك، ج١، ق١، ص٧٢-٧٣.

بالتجارة يعتمد أساساً على علاقاته الإنسانية الطيبة مع كل الناس من كل الأديان ليحرز المزيد من الكسب[١].

أما سر تفسير هذه الغلبة الإسلامية بين تجار الكارم في العصرين الأيوبي والمملوكي، لم تكن بسبب فرض دخول الإسلام لمن أراد العمل في هذه التجارة أو بسبب إخراج المسلم منها، وإنما كان ذلك الوضع نتيجة لتطورات سياسية واقتصادية جرت في أوروبا وفي الشرق في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، فقد شهدت هذه الفترة قيام الجمهوريات في مدن أوروبا، وشهدت عصر اليقظة الاقتصاديه لأهالي مدن أوروبا التجاريه، وقيام الصراع بين التجار المسيحيين من أهالي هذه المدن والتجار اليهود الذين كانوا حتى ذلك الوقت يسيطرون على تجارة الشرقي مع اوروبا وقد انتهى هذا الصراع بانتصار تجار الفرنج واختفاء تجار اليهود تدريجياً حتى توقف نشاطهم تماماً في هذه التجارة العالمية مع مطلع القرن الخامس الهجري / الحادي عشر ميلادي ويتجلى ذلك فيما تعرض له يهود في اوروبا من اضطهاد ونتيجة لذلك استقر معظم تجار اليهود الراذانيه في بلاد الشرق الإسلامي واقتصر نشاطهم على التجارة الداخلية وأعمال الصيرفة في داخل هذه البلاد بعد أن تحول نشاطهم عن الاشتراك في تجارة الكارم [٢].

وبالرغم من هذه الظروف والتطورات إلا أن ذلك لم يمنع من اشتراك بعض اليهود في تجارة الكارم[٣].

---

(١) أضواء جديدة، ص٢٨.

(٢) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٨-٢٩.

(٣) القوصي، أضواء جديدة، ص٢٩-٣٠.

دور الأيوبيين في المحافظة على تجارة المحيط الهندي:

أ) فتح أيلة:

حرص المسلمون في العصور الوسطى على حماية بحر القلزم (الأحمر) من أي خطر صليبي، فبلاد الحجاز تطل على ذلك البحر، وهي بلاد لها أهمية خاصة في نفوس المسلمين في كل زمان، فهي موطن الحرمين الشريفين، واحتلت الموانئ الواقعة على هذا البحر أهمية كبيرة في تجارة العالم الوسيط، بعد أن أصبحت تجارة هذا البحر بأيدي المسلمين دون سواهم(١).

لذلك عندما سقطت أيله في أيدي الصليبيين سنة ٥١٠هـ/١١١٦م، أصبح الصليبيون يطلون على ساحل بحر القلزم (الأحمر)، وأصبحوا يسيطرون على الشريان التجاري البحري القادم من الهند، والصين، واليمن، والساحل الأفريقي باتجاه أيلة(٢).

وقد عبر صلاح الدين الأيوبي عن هذا الخطر برسالة بعث بها إلى الخليفة العباسي جاء فيها: (ومنها قلعة بثغر أيلة كان العدو قد بناها في بحر الهند وهو المسلوك منه إلى الحرمين واليمن، وغزا ساحل الحرم فسبى منه خلقاً، وخرق الكفر في ذلك الجانب خرقاً، وكادت القبلة أن يستولى على أصلها ومساجد الله أن يسكنها غير أهلها) (٣).

---

(١) ربيع، وثائق الجنيزة، ص١٣٤؛ سالم، البحر الأحمر، ص٥٩.

(٢) غوانمة، يوسف، إمارة الكرك الأيوبية، منشورات بلدية الكرك، عمان، ١٩٨٠، ص٩٩. وسيشار إليه لاحقاً هكذا: غوانمة، إمارة الكرك؛ غوانمة، أيلة، ص٣٩.

(٣) ابن واصل، جمال الدين محمد بن سالم (ت ٦٩٧هـ/١٢٩٧م)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، تحقيق الدكتور جمال الدين الشيال، المطلقة الأميرية القاهرة، ١٩٧٥، ج٢، ص٤٨٦-٤٩٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن واصل، مفرج الكروب؛ القلقشندي، صبح الأعشى، ج١٣، ص٩٠-٩١.

لذلك عمل صلاح الدين على انتزاع أيلة من أيدي الصليبيين، وذلك بأن بنى المراكب وحملها على الجمال إلى أيلة، فأعاد تركيبها هناك، وحاصرت قواته أيلة، واستطاعت فتحها سنة ٥٦٦هـ/١١٧٠م، فشحنها بالرجال والعتاد وقضى على الأسطول الفرنجي في البحر الأحمر، وحرمهم من تجارة بحر القلزم (الأحمر). [١]

ويرى الغوانمة أن الحافز الذي دفع صلاح الدين إلى الاهتمام بأمر أيلة أنه كان للصليبيين نشاط بحري في البحر الأحمر، وأنهم كانوا يهددون التجارة فيه، بل انهم أصبحوا مصدر إزعاج وخطر على سواحل الحجاز والأماكن المقدسة[٢]. وهكذا يكون صلاح الدين قد أنهى تحكم الصليبيين في هذا البحر وأمن التجارة فيه[٣].

ب) فتح اليمن:-

كان على صلاح الدين أن يضمن سلامة الطريق التجاري إلى الهند، سيما وأنه قد وضع يده على مدخل بحر القلزم (الأحمر) بفتح أيلة، ولم يبق عليه سوى السيطرة على مخرج هذا البحر عند باب المندب وثغر عدن[٤]، لذلك

---

(١) ابن الأثير، الكامل، ج١١، ص٣٦٥؛ أبو شامة، الروضتين، ج٢، ص١٨١-١٨٢، ابن واصل، مفرج الكروب، ج١، ص١٩٩. المقريزي، اتعاظ الحنفا ج٣، ص٣٢٠؛ وانظر: غوانمة، أيلة، ص٧٢؛ غوانمه، يوسف، في التاريخ والحضارة العربية الاسلامية، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٠م، ص٨٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: غوانمة، في التاريخ والحضارة؛ سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص٢٦٠؛ العبادي، أحمد مختار، في التاريخ الأيوبي والمملوكي، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية ، (د.ت)، ص ٤٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: العبادي، في التاريخ.

(٢) إمارة الكرك، ص١٠٠.

(٣) غوانمة، إمارة الكرك، ص١٠٢؛ غوانمة، أيلة، ص٧٢؛ Chaudhri, op.Cit., P60.

(٤) غوانمة، إمارة الكرك، ص١٠٨.

قام بإرسال أخيه تورانشاه[1] لفتح اليمن، حيث تم لتورانشاه ذلك سنة ٥٦٩هـ/١١٧٣م[2]، وقد اختلف المؤرخون في الأسباب التي جعلت صلاح الدين يقوم بارسال حملة عسكرية لفتح بلاد اليمن فمن هذه الأسباب:

١- خوف صلاح الدين من نور الدين زنكي، ولهذا استقر رأيه على امتلاك اليمن لتكون ملجأ له ولأسرته اذا ما حاربهم نور الدين وطردهم من مصر.

٢- صداقة الشاعر اليمني عماره مع تورانشاه بن أيوب واقناعه بالاستيلاء على بلاد اليمن لنفسه ولما كان تورانشاه كثير النفقات ولم يكن اقطاع مصر كافياً للوفاء بمتطلباته فقد لقي اغراء عماره استجابة منه.

٣- ان رجلاً من أهل اليمن يدعى ابن النساخ بعث رسالة إلى الخليفة العباسي في بغداد يشكو له فيها من ابن مهدي ويذكر مساوئه فلما وصلت الرسالة إلى الخليفة العباسي طلب من صلاح الدين تجهيز حملة إلى اليمن لقتال ابن مهدي. [3]

ومهما قيل عن أسباب فتح اليمن، يرى الغوانمة أن من أهم أسبابها هو خوف صلاح الدين من نشاط الصليبيين في بحر القلزم (الأحمر)، وهو نشاط بدأ من فترة تسبق عام ٥٦٦هـ/١١٧٠م بهدف تهديد الديار المقدسة والسيطرة على تجارة الهند واليمن، التي وجه إليها صلاح الدين اهتماماً خاصاً لما تعود به على

---

(١) تورانشاه: هو الملك المعظم شمس الدولة تورانشاه بن أيوب، وهو أخو السلطان صلاح الدين، أرسله السلطان صلاح الدين لفتح اليمن سنة تسع وستين وخمسمائة توفي سنة ست وسبعين وخمسمائة، انظر: ابن خلكان، وفيات الأعيان، مج١، ص٣٠٦-٣٠٩؛ المقريزي، الخطط، ج١، ص٤٤٦-٤٤٨.

(٢) الكامل، ج١١، ص٣٩٦؛ سالم، تاريخ البحرية الاسلامية، ص٢٦١.

(٣) عن أسباب الفتح الأيوبي لليمن، انظر أحمد، محمد عبدالعال. الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ١٩٨٠، ص٧٠-٨٠.

بلاده من مكاسب اقتصادية كان بأمس الحاجة إليها، لتكون معينا لــه فــي رحلــة نضاله الطويل مع الصليبيين في الشام[١].

ويتضح هذا الهدف من خلال الرسالة التي بعث بها صلاح الدين إلى الخليفة العباسي في بغداد سنة ٥٧٠هـ/١١٧٤م، شارحا فيها هدفه من فتحه اليمن فيقول: "والكلمة هناك بمشيئة الله إلى الهند سارية"[٢]. وبضم اليمن يكون صلاح الدين قــد جعل بحر القلزم (الأحمر) بحيرة إسلامية[٣]. فأصبحت السلع الشرقية تأتي عــبر بحر القلزم (الأحمر) إلى ميناء عيذاب جنوب مصر، ومنها تحمــل الســلع علــى الجمال الى أسوان ومن ثم إلى القاهرة عبر النيل، ومن القــاهرة كــانت الســلع الشرقية تنقل الى دمياط والإسكندرية على ساحل البحر المتوسط، لتقوم بنقلها الــى اوروبا. [٤]

جـ- حرص الدولة الأيوبية على حماية بحر القلزم (الأحمــر) مــن أي خطــر صليبي:

فبلاد الحجاز تطل على ذلك البحر، وهي بلاد لها أهمية خاصة في نفــوس المسلمين في كل زمان، حيث أنها موطن الحرمين الشريفين[٥].

---

(١) إمارة الكرك، ص١٠٧؛ غوانمة، يوسف، رؤية في مفهوم الأمن القومي في عهد صلاح الدين، المــؤرخ العربي، بغداد، ع٤٣ ، ١٩٩٠، ص٩٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: غوانمة، رؤية في مفهوم.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج١٣، ص٩١.

(٣) غوانمة، إمارة الكرك، ص١٠٧؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٨٩.

(٤) غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٨٩.

(٥) ربيع، وثائق الجنيزة، ص١٣٤.

ولكن الأطماع الصليبية في تجارة بحر القلزم (الاحمر) والسيطرة على اليمن والحجاز، ظلت هدفا عمل الصليبيون جاهدين من أجل تحقيقه، لذلك قام إرناط (رينودي شاتيون) صاحب بارونية الكرك بحملتين صليبيتين على بحر القلزم (الأحمر) والجنوب العربي والحجاز مستهدفا السيطرة على تجارة المشرق والعبث في هذا الشريان الجنوبي، والاستيلاء على المقدسات الإسلامية في مكة والمدينة[1].

١- **الحملة الأولى في سنة ٥٧٧هـ/١١٨١م**: حيث آثر أرناط أن يكون ذلك في فصل الشتاء حتى لا تتعرض قواته إلى قسوة الصحراء، ومع ذلك فشلت الحملة لطول الطريق، وبعد خطوط إمداداته، وقسوة الطبيعة، ولمضايقة المسلمين لإمارته، وبالرغم من فشل الحملة، إلا أنه استفاد منها فقد ألم بطبيعة بلاد العرب وأدرك أن الأمر جدير بمعاودة الكرة مرة أخرى[2].

٢- **الحملة الثانية في سنة ٥٧٨هـ/١١٨٢م**: حيث حاول الأمير الصليبي أرناط (رينودي شاتيون) صاحب الكرك، مهاجمة مكة والمدينة، فبنى سفنا ونقل أخشابها على الجمال إلى الساحل، ولما وصل هناك أكمل إنشاءها وجمعها إلى بعضها بعضا، وشحنها بالرجال والأسلحة ودفعها إلى البحر، وهناك انقسموا إلى مجموعتين مجموعة أقامت على حصن أيلة لمحاصرتها، بينما سارت بقية السفن نحو عيذاب وأفسدوا في السواحل، فقتلوا ونهبوا وأسروا ثم ذهبوا إلى الحجاز يريدون مدينة الرسول ﷺ لينبشوا قبره الشريف، وينقلوا جسده إلى بلادهم وأشاعوا ذلك، فلما وصل الخبر إلى مصر وبها

---

(١) غوانمة، أيلة، ص٤٠.

(٢) غوانمة، إمارة الكرك، ص١٢٨؛ لمزيد من التفاصيل عن هذه الحملة انظر: غوانمة، أيلة، ص٤١-٤٤.

العادل أبو بكر بن أيوب أخو السلطان، فأمر الحاجب حسام الدين لؤلؤ[1] فعمر في بحر القلزم أسطولا، وجهز فيه جماعة من المسلمين وسار في طلب الفرنج، وابتدأ بالمراكب التي عند أيلة، فانتصر عليهم ثم واصل طريقه حتى وصل إلى عيذاب فوجدهم قد نهبوها وذهبوا، فلحقهم حتى أمسك بهم وانتصر عليهم، وأطلق الأسرى من التجار، ورد عليهم كل ما أخذ منهم، ثم صعد إلى البر وتتبع الهاربين من الفرنج وأسرهم جميعا وكان ذلك في أشهر الحج، وأرسل بعضهم إلى منى ليقتلوا عقوبة لهم على قصدهم البيت الحرام، وعاد إلى مصر ببقية الأسرى في ذي الحجة سنة ٥٧٨هـ/١١٨٢م فقام بقتلهم جميعا[2].

د- حماية السفن التجارية من خطر القرصنة: ولما كانت الطريق التجارية بين عدن والهند، تتعرض لهجوم القراصنة الذين اتخذوا من جزيرة سقطرى[3] وكرا لهم، وبالتالي كانت التجارة عرضة للأخطار بشكل مستمر[4]، لذلك قام الأيوبيون

---

(١) حسام الدين لؤلؤ: من كبار الدولة، له مواقف مشهورة بالسواحل، وكان مقدم الغزاة حين توجه العدو الذي قصد الحجاز في البحر المالح بعدة مراكب وكان أيام صلاح الدين مقدم الأسطول، توفي سنة ثمان وتسعين وخمسمائة، انظر: الصفدي، صلاح الدين خليل بن أيبك (ت ٧٦٤هـ/١٣٦٢م)، الوافي بالوفيات، باعتناء محمد عدنان البخيت، مصطفى الحياري، فرانزشتايز، شتوتكارت، ١٩٩٣، ج٢٤، ص٤٠٥-٤٠٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الصفدي، الوافي؛ المقريزي، خطط، ج١، ص٥٥٦-٥٥٧.

(٢) ابن جبير، رحلة، ص٣٤-٣٥؛ ابن الأثير، الكامل، ج١١، ص٤٩٠-٤٩١؛ أبو شامة، الروضتين، ج٣، ص١٣٣-١٣٥؛ ابن واصل، مفرج الكروب، ج٢، ص١٢٧-١٢٨؛ النويري، نهاية الأرب، ج٢٨، ص٣٩٩؛ المقريزي، خطط، ج١، ص٥٥٦-٥٥٧؛ غوانمة، أمارة الكرك، ص١٢٨-١٣٠؛ سالم، تاريخ البحرية الإسلامية، ص٢٦١-٢٦٢.

(٣) سقطرى: اسم جزيرة كبيرة فيها عدة مدن وقرى تقع جنوب عدن وأكثر أهلها نصارى عرب، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ٢٢٧.

(٤) حوراني، العرب والملاحة، ص٢١٠، ٢٢٧، ٢٣٠؛ عثمان ، تجارة المحيط، ص١٠٩؛ إبراهيم، محمد كريم، "إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجارة في ميناء عدن ٥٦٩-٦٢٦هـ/١١٧٣-١٢٢٨م"، مجلة الخليج العربي، ج، ع٢، ١٩٨٨، ص٤٠، وسيشار إليه لاحقا هكذا: إبراهيم، إنجازات الأيوبيين.

بمثل ما قام به الفاطميون من تعقب خطر متجرمة البحر في المحيـــط الـــهندي، فرصدوا سفناً من أسطولهم لهذه الغاية مثلما فعل الفاطميون[١].

عرفت هذه السفن التي رصدوها لحماية السفن "بالشواني"[٢]، أدخلها معـــه تورانشاه أثناء فتحه اليمن وسيطرته على عدن سنة ٥٦٩هـ/١١٧٣م، ولما غـــادر توانشاه اليمن ترك عثمان الزنجيلي[٣] نائباً عنه على عدن، وبقيت عنده الشـــواني حتى مغادرته عدن سنة ٥٧٩هـ/١١٨٣م، ودخل عدن الســـلطان طغتكيـــن بـــن أيوب[٤]، وكانت تلك الشواني لا تزال موجودة في ميناء عدن[٥].

أما عن كيفية بداية استخدام الشواني من أجل حماية السفن ، فقد سأل رجـلٌ السلطان طغتكين قائلاً له: "وبم تستحل أخذ العشور من التجار؟ قال: "أجري علـــى ما كانت عليه ملوك بني أيوب فيما تقدم من الأيام، فاقترح عليه الرجل أن يـــأخذ العشور بطريقة تشكره فيها الناس، وليس عن طريق القوة، ولما ســـأله الســـلطان طغتكين عن كيفية ذلك: أجابه بأن يخرج هذه الشواني لحماية التجارة من لصوص

---

(١) أحمد، بنو رسول، ص٣٨٧؛ القوصي، أضواء جديدة، ص٣٠-٣١.

(٢) الشواني: جمع شيني أو شينية وهي سفن حربية كبيرة تجمع أيضاً شون ويظهر أن الشواني كانت أكـــبر السفن الحربية في مصر وأكثرها استعمالاً، انظر: ماهر، البحرية، ص٣٥٢؛ عبد العليم، أنور، ابن ماجد الملاح، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٧، ص١٥٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: عبـــد العليم، ابن ماجد.

(٣) عثمان الزنجيلي: هو عز الدين ابو عمرو عثمان بن علي الزنجيلي نسبة الى قرية زنجيلة مـــن قـــرى دمشق.انظر: بامخرمه، ابي عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد (ت٩٤٧هـ/١٥٤٠م) تاريخ ثغـــر عـــدن (وتراجم علمائها)، اعتنى به علي حسن علي عبدالحميد، دار الجيل، بيروت، دار عمار، عمـــان (د.ت)، ق٢، ص١٦٣-١٦٤، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: با مخرمة، تاريخ ثغر عدن.

(٤) طغتكين من ايوب: هو سيف الإسلام أبو الفوارس طغتكين بن أيوب، صاحب اليمن، كان أخوه صـــلاح الدين قد سيره الى اليمن في سنة سبع وسبعين وخمسمائة وكانت وفاة سيف الأسلام سنة ثلاث وتســـعين وخمسماية، انظر: ابن خلكان ، وفيات الأعيان، مج٢، ص٥٢٣-٥٢٤ .

(٥) إبراهيم، الفعاليات الاقتصادية، ص١٨٤؛ إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص٩.

البحر، ويدفع التجار العشور مقابل حماية الشواني لتجارتهم، فاستحسن طغتكين ذلك الرأي وأخرج الشواني إلى المحيط الهندي لحراسة المراكب التجارية[1].

كما قام الأتابك[2] سيف الدين سنقر (٥٩٨-٦٠٨هـ/١٢٠١-١٢١١م) مولى الملك المعز إسماعيل بن طغتكين، بإرسال حملة مكونة من خمس شواني إلى جزيرة سقطرى[3]، وذلك بسبب ازدياد خطر القراصنة الهنود ومهاجمتهم للسفن التجارية[4]، إلا أن نتيجة الحملة كانت الفشل؛ لأن الشواني لم توفق في الوصول إلى الجزيرة بسبب سوء الأحوال الجوية[5].

وقد ازداد خطر القراصنة مما أدى إلى تراجع التجارة بين عدن والهند لمدة سنة، فأرسل الأتابك سنقر الشواني سنة ٦٠٢هـ/١٢٠٥م للقضاء على القراصنة مرة أخرى، حيث وصلت الشواني إلى قلهات[6]، وطردت اللصوص من البحر[7].

ويبدو أن إجراءات السلاطين الأيوبيين ونوابهم ضد القراصنة كانت حازمة وفعالة، حيث كان لنجاح الأيوبيين في وقف خطر القرصنة أهمية كبيرة في نشاط

---

(١) ابن المجاور، تاريخ المستبصر،ق١، ص١٤١-١٤٢.

(٢) الأتابك: يتألف هذا اللقب من لفظين تركيين، وهما أطا بمعنى أب، وبك بمعنى أمير، وأصله أن السلاطين السلاجقة كانوا يطلقون لفظ أطابك على كبير أمرائهم، يولونه الوصاية والرعاية من بعدهم على سلطان أو أمير قاصر صغير، انظر: البقلي، التعريف، ص١٤.

(٣) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ق٢، ص٢٦٦.

(٤) إبراهيم، الفعاليات الاقتصادية، ص١٨٥؛ إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص٤١.

(٥) ابن المجاور، تاريخ المستبصر، ق٢، ص٢٦٦-٢٦٧.

(٦) قلهات: مدينة بعمان على ساحل البحر، تأتي إليها أكثر سفن الهند، وهي ميناء تلك البلاد، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٤، ص٣٩٣.

(٧) أحمد، بنو رسول، ص٣٨٨؛ ابراهيم ، الفعاليات الاقتصادية، ص١٨٥.

التجارة وانتعاشها بين عدن والهند بصورة خاصة[1]، حيث بلغ عدد السفن التجارية التي تصل إلى ثغر عدن في أواخر العهد الايوبي في اليمن تتراوح ما بين سبعين وثمانين مركباً، بلغ مقدار العشور المحصّلة عن بعضها ثمانين الف دينار.[2]

هـ- إلغاء المكوس المفروضة على الحجاج:

أبطل السلطان صلاح الدين الأيوبي سنة ٥٧٢هـ/١١٧٦م، المكس الذي يؤخذ من الحجاج في البحر إلى مكة عن طريق عيذاب، وكان مقدار هذا المكس سبعة دنانير ونصف مصرية عن كل شخص، حيث كانوا يدفعون هذا المكس بعيذاب أو جدة، ومن لم يؤدِ هذا المكس مُنِعَ من الحَّج وعُذب،لذلك قام السلطان صلاح الدين وعوض أمير مكة الأمير داوود بن عيسى بن فليته (٥٧١-٥٨٧هـ/١١٧٥-١١٩١م) عن هذا المكس ثمانية آلاف أردب قمح تحمل إلى ميناء جدة، كما قرر للمجاورين أيضاً غلات تحمل إليهم[3].

وقد امتدح ابن جبير هذا الإجراء فقال: "ومن مفاخر هذا السلطان المزلفة من الله تعالى وآثاره التي أبقاها ذكراً جميلاً للدين والدنيا: إزالته رسم المكس المضروب وظيفةً على الحجاج مدة دولة العبيديين"[4].

كما أن سقوط المكس عن الحجاج ساعد على ازدهار التجارة، حيث أن الحجاج كانوا يحملون معهم بضائع كثيرة، كما أن موسم الحج فرصة للتجار للبيع

---

(١) إبراهيم، إنجازات الأيوبيين، ص٤١.

(٢) أحمد، بنو رسول، ص٣٨٩؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٢١٨.

(٣) ابن جبير، رحلة، ص٣٠؛ أبو شامة، الروضتين، ج٣، ص١٠؛ المقريزي، السلوك، ج١، ق١، ص٦٤؛ أبن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج٦، ص٧٢؛ حسين، الحجاز واليمن، ص ١٣١.

(٤) رحلة، ص٣٠.

والشراء، فتذكر المصادر بأن ما لا يقل عن ثمانين الف جمل كانت تصل الى مكة ومينائها جدة في موسم وصول سفن الهند التي يوقت وصولها في مواسم الحج.[١]. وبسبب الدور الذي قام به الايوبيون كانت تجارة المحيط الهندي مزدهرة وخصوصا في ميناء عيذاب، حيث يصف ابن جبير ما شاهده فيقول "رمنا في هذه الطريق، إحصاء القوافل الواردة والصادرة فما تمكن لنا، ولاسيما القوافل العيذابية المتحملة لسلع الهند الواصلة الى اليمن، ثم من اليمن إلى عيذاب"[٢].

ويلحظ من نص ابن جبير السابق كثافة التجارة الشرقية التي كانت تجلب الى مصر في عهد صلاح الدين، وهذا دليل على أن المردود الاقتصادي لهذه التجارة كان كبيرا. [٣]

وبسبب نشاط التجارة الشرقية إزدادت ثروات تجار الكارم في العصر الايوبي، حيث أصبحوا هم أصحاب السفن الذين حملوا التوابل الهندية إلى الشرق، وأصبحوا تجار جملة لهم وكلاؤهم ومخازنهم في الهند وعدن والقاهرة وتمتعوا بحماية الدولة لهم ولتجارتهم. [٤]

ومن هنا فقد كان الاقتصاد الأيوبي في عهد صلاح الدين جيدا، لأن هذه السلع الشرقية كانت سلعا مطلوبة لدى الدول الأوروبية، وكان الايوبيون وسطاء التجارة آنذاك. [٥]

---

(١) غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص١٦٧.

(٢) رحلة، ص٤٣؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٩٠.

(٣) غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٩٠.

(٤) أشتور ، آ ، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة عبدالهادي عبله، مراجعة أحمد غسان سبانو، دار قتيبة، دمشق، ١٩٨٥، ص٣٠٦، وسيشار إليه لاحقا هكذا: أشتور، التاريخ الاقتصادي؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٩٢.

(٥) غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٩٠-٩١.

الفصل الرابع

تجارة المحيط الهندي في العصر المملوكي

- مظاهر اهتمام المماليك بتجارة المحيط الهندي
- أهم الموانئ التجارية في العصر المملوكي
- تجار الكارم في العصر المملوكي
- الكشوفات الجغرافية وأثرها على تجارة المحيط الهندي
- دور المماليك في مواجهة الخطر البرتغالي
- دور العثمانيين في مواجهة الخطر البرتغالي
- الآثار الحضارية للتجارة في المحيط الهندي

تجارة المحيط الهندي في العصر المملوكي:

تمهيد:

اهتم السلاطين المماليك بالتجارة وأولوها جل اهتمامهم، وخصوصاً في فترة حكمهم الأولى، وقد زاد اهتمام المماليك بالتجارة في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، وذلك بسبب غزو المغول لغرب آسيا، وتعطل الطريق التجاري البري من وسط آسيا الأمر الذي دعا التجار باللجوء إلى طريق البحر الأحمر الذي يمر من خلال الأراضي المملوكية، حيث كان من أكثر الطرق أمناً لبعده عن ميادين الحرب بين المماليك والمغول[١].

وقد كسب السلاطين المماليك من التجارة على هذا الطريق كثيراً، وكونوا ثروات طائلة، لذلك تابعوا السياسة الأيوبية نفسها في الاهتمام بالبحر الأحمر من حفظ الأمن وتخفيف المكوس المفروضة على الحجاج[٢].

مظاهر اهتمام المماليك بتجارة المحيط الهندي:

١. عمل السلاطين المماليك على حفظ الأمن في بلدان الصعيد، والطرق المؤدية إلى البحر الأحمر حفاظاً على سلامة التجار من ثورات العربان وحركات النوبيين، مما تسبب في زعزعة الأمن ومثال ذلك ما قام به السلطان الظاهر بيبرس[٣] (٦٥٨-

---

(١) فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة، ١٩٧٣، ص١٢٥، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: فهمي، طرق التجارة؛ عاشور، سعيد عبد لفتاح، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢، ص ٢٥٢-٢٥٣، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: عاشور، مصر والشام.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص٨٦؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٢٦.

(٣) الظاهر بيبرس: هو بيبرس بن عبد الله السلطان الملك الظاهر ركن الدين أبو الفتح الصالحي ولد بأرض القبجاق سنة خمس وعشرون وستمائة، تولى السلطة سنة ٦٥٨هـ، بعد أن قتل قطز وتوفي بيبرس سنة ٦٧٦هـ، انظر: الكتبي، محمد بن أحمد بن شاكر(ت ٧٦٤هـ/١٣٢٦م) فوات الوفيات والذيل عليها، تحقيق احسان عباس، دار صادر، بيروت،١٩٧٣، مج٢، ص ٢٢٥- ٢٤٧، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الكتبي، فوات.

٦٧٦هـ/١٢٥٩-١٢٧٧م) عندما سيّر الأمير عز الدين الأفرم أمير جاندار[١] بعسكر إلى بلاد الصعيد وهزم العُربان الذين ثاروا على عز الدين الهواش والي قوص وقتلوه للتخلص من حكم المماليك[٢].

٢. حمايتهم لتجار الكارم: لقد قام السلاطين المماليك في بداية دولتهم بتأمين الحماية لتجار الكارم، ومثال ذلك ما قام به السلطان الظاهر بيبرس إذ أنه في سنة ٦٦٢هـ/ ١٢٦٣م، اشتكى تجار الكارمية من صاحبي دهلك وسواكن بسبب قيامهما بأخذ أموال من يموت بها من التجار، فسير بيبرس إليهما رسولاً من قبله ينكر عليهما ذلك[٣]. إلا أن بيبرس لم يكتف بهذا، بل أرسل في سنة ٦٦٤هـ/١٢٦٥م، حملة إلى سواكن وأدخلها في طاعة مصر[٤].

٣. قيام السلاطين المماليك باصدار المراسيم التي تشجع على زيارة بلادهم، وهي أشبه بالدعاية السياحية في الوقت الحاضر، ومثال ذلك ما قام بها المنصور قلاوون[٥].سنة ٦٨٧هـ/١٢٨٨م، إذ أصدر مرسوماً جاء فيه:" فمن وقف على

---

(١) اميرجاندرا: لقب للذي يستأذن على الأمراء في أيام المواكب عند الجلوس بدار العدل، ويتألف اللفظ من أمير: وهو لفظ عربي وجان: لفظ فارسي بمعنى الروح، ودار بمعنى الممسك أي الحافظ للسلطان. انظر، دهمان، محمد أحمد، معجم الالفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت، دار الفكر دمشق، ١٩٩٠، ص٢٠، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: دهمان، معجم الألفاظ

(٢) المقريزي، السلوك،ج١ ،ق٢، ص٤٧١؛ سالم، البحر الأحمر ص٩٠.

(٣) المقريزي السلوك، ج١، ق٢، ص٥٠٦.

(٤) المقريزي السلوك، ج١، ق٢، ص٥٥٨؛ الأشقر، محمد عبد الغني، تجارة التوابل في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩، ص٧٣، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الأشقر، تجارة التوابل.

(٥) المنصور قلاوون: هو قلاوون السلطان، لمنصور سيف الدنيا والدين، أبو المعالي وأبو الفتوح الصالحي النجمي تولى السلطنة منفرداً سنة ٦٧٨هـ وتوفي في سنة تسع وثمانين وستمائة، انظر: الكتبي، فوات، مج٣، ص ٢٠٣، ٢٠٤؛ ابن اياس، محمد بن أحمد الحنفي المصري، (ت٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، تاريخ مصر المعروف باسم بدائع الزهور في وقائع الدهور، تحقيق محمد مصطفى الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة، ط٢، ١٩٨٢-١٩٨٤م، ج١، ق١، ص ٣٤٧- ٣٤٨، ٣٦٠، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: ابن اياس، بدائع الزهور.

مرسومنا هذا من التجار المقيمين باليمن والهند والصين والسند، وغـــيرهم فليـأخذ الأهبة في الارتحال اليها، والقدوم عليها ليجد الفعال من المقال أكبر، ويرى احسـاناً يقابل في الوفاء بهذه العهود بالأكثر، ويحل منها في بلدةٍ طيبة ورب غفور..."[1]

٤. قيام السلاطين بإسقاط بعض المكوس المفروضة على الحجاج، ومثال ذلك ما قام به السلطان الأشرف شعبان بن حسين[2] سنة ٧٦٦هـ/١٣٦٤م، إذ أصدر مرسـوماً أسقط فيه ما يؤخذ من مكس الحاج بمكة ما عدا مكس الكارم ومكس الخيل، ومكـس تجار العراق، وعوض أمير مكة عوضاً عن ذلك أقطاعاً بمصر، وحمل إليه مبلغـاً قدره أربعمائة ألف درهم فضة[3].

أهم الموانئ التجارية في العصر المملوكي:

أسهمت عدة موانئ في تنشيط تجارة البحر الأحمر، والمحيـط الـهندي خـلال العصر المملوكي أهمها:

---

(١) القلقشندي، صبح الأعشى،ج١٣، ص ٣٤٠- ٣٤٢؛ المقريزي السـلوك ج١، ق٣.ص ٧٤٢؛ غوانمـة، أيلة، ص ٧٢-٧٣؛ سالم، البحر الأحمر، ص٩٤- ٩٥؛ سالم، تـاريخ البحريـة الإسـلامية، ص٢٩٥؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص٧٧؛ لمعرفة ما جاء بهذا المرسوم أنظر ملحق رقم (٢)، ص١٥٦.

(٢) الاشرف شعبان بن حسين، هو الملك الأشرف زين الدين أبي المعالي شعبان ابن الامجـد حسـين بـن الناصر محمد بن المنصور قلاون، ولد سنة اربع وخمسين وسبعمائة، بويع بالسلطنة سنة ٧٦٤هـ، وقـد قتل سنة ٨٧٨هـ، انظر: ابن حجر العسقلاني، شهاب الدين أحمد بـن علـي (ت٨٥٢هـ/١٤٤٨م)، الدرر الكامنة في أعيان المئة الثامنة، حققه وقدم له ووضع فهارسه محمد سيد جاد الحـق، دار الكتـب الحديثة، القاهرة،ط ٢، ١٩٦٦،ج ٢، ص ٢٨٨، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: ابن حجر العسقلاني، الـدرر الكامنة؛ ابن اياس، بدائع الزهور، ج١، ق٢، ص٣-٤، ص١٨١.

(٣) المقريزي السلوك، ج٣، ق ١، ص٩٨؛ ابن اياس، بدائع الزهور، ج١، ق٢، ص١٧.

١. **عيذاب:** وهي ميناء لتجار اليمن والحجاج الذين يتوجهون من مصرفي البحر فيركبون من عيذاب إلى جدة[١]، وقد بقيت عيذاب فترة طويلة من العصور الوسطى مركز تجمع الحجاج، وتجار الشرق، وكانت البضائع تصلها عبر البحر الأحمر، وتنقل منه إلى قوص، وبقيت مزدهرة حتى سنة ٧٦٠هـ/ ١٣٥٨م، حيث بطل ذلك بسبب كثرة قطاع الطرق في الصعيد وانعدام الأمن فيه[٢]، وبالرغم من ذلك فقد ظلت عيذاب ميناء بحرياً عادياً[٣].إلا أن هنالك عدة عوامل تضافرت فيما بينها، أدت إلى تحول التجارة من عيذاب إلى الطور من أهم هذه العوامل:

أ) جشع سكان عيذاب: لم يهتم سكانها إلا بالربح حيث كانوا يشحنون السفينة بالتجار حتى يصبحوا فوق بعضهم، وذلك حرصاً على الأجرة. ومن مظاهر طمع سكان عيذاب أيضاً أن الرياح كانت تلقي التجار أحياناً بمراسي في صحارى بعيدة فيقوم التجار باستئجار الجمال من أهالي عيذاب الذين كانوا يسلكون بالتجار الطرق الخالية من الماء، حتى يهلك التجار من العطش فيأخذون ما معهم من بضائع[٤].

ب) اضطراب الأمن في برية عيذاب: إذ أن برية عيذاب بقيت تسودها الفوضى طوال العصر المملوكي، وذلك بسبب ثورات العُربان من جهة واعتداءات البجة والنوبيين من جهة أخرى[٥].

---

(١) ابن السباهي زاده، محمد بن علي (ت٩٩٧هـ/١٥٨٨م)، أوضح المسالك الى معرفة البلدان والممالك، مخطوط مصور في مركز المخطوطات بالجامعة الاردنية تحت رقم ٥٥٩، و٦٩ب، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: ابن السباهي زاده، أوضح المسالك.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٦-٥٣٧؛ المقريزي، خطط، ج١، ص٥٦٧؛ سالم البحر الأحمر، ص ٨٧؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٤٣،

(٣) المقريزي، خطط، ج١، ص٥٦٧؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٤٣.

(٤) المقريزي، خطط، ج١، ص٥٦٨.

(٥) المقريزي، السلوك، ج١، ق٣، ص٧٠٠؛ سالم، البحر الأحمر، ص١٠٥؛ مورتيل، ريتشارد، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م، ص١٨٠ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: مورتيل، الأحوال السياسية.

٢. **القصير:** كان يصل إلى القصير بعض المراكب التجارية لقربها من قوص وبعد عيذاب عنها، وتحمل البضائع من القصير إلى قوص ومنها إلى فندق الكارم بالفسطاط، ولكن لم يبلغ الواصل من السفن حد عيذاب[١].

٣. **السويس:** يقع ميناء السويس على القرب من مدينة القلزم الخراب بساحل الديار المصرية، وهو أقرب السواحل إلى القاهرة، إلا أن الدخول إليه نادر والاعتماد على ميناء الطور في نقل السلع التجارية [٢]، وقد حلت السويس محل القلزم منذ القرن السادس هجري/ الثاني عشر الميلادي، حيث استطاعت دولة المماليك أن تقضي على الصليبيين في الشام وتطردهم نهائيا سنة ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م، وكان من نتيجة ذلك زوال الخطر الصليبي عن جنوب الشام، وصحراء سيناء وعودة الحياة من جديد إلى خليج السويس، إذ وصلت السويس سفن التجارة الصغيرة من ميناء جدة وعدن محملة بالتوابل، والعطور، والعقاقير، والأحجار الكريمة، والعنبر، والمسك، ومن ثم تحمل على ظهور الجمال عبر الصحراء إلى القاهرة ثم عبر النيل إلى الاسكندرية[٣].

ولكن هذا الميناء لم تمض فترة وجيزة حتى هجر، وأصبح ميناء مصر الحربي، حيث كانت تبنى فيه السفن الحربية المتوجهة لمحاربة البرتغاليين في المحيط الهندي[٤].

---

(١) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٦- ٥٣٧.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٣، ص٥٣٧.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص١٣٤؛ سالم، تاريخ البحرية الأسلامية، ص ٢٦٤.

(٤) ابن اياس، محمد بن أحمد (ت٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، نشق الازهار في عجائب الأقطار، مخطوط مصور بمركز المخطوطات بالجامعة الأردنية تحت رقم ٣٥٨، و١٢١أ+ب، وسيشار اليه لاحقا هكذا: ابن اياس، نشق الأزهار؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٣٤.

٤. **الطور**: يقع ميناء الطور في جانب الرأس الداخل في بحر القلزم بين عقبة أيلة وبر الديار المصرية،والواقع أن كثيراً من التجار كانوا يأتون إلى هذا الميناء بسبب رغبة بعض رؤساء المراكب في السير إليه لقرب المراكب فيه من بر الحجاز، كما أن المراسي كثيرة في بره، وعندما يواجه صاحب المركب أية صعوبة فإنه يستطيع اللجوء إلى أي مرسى قريب منه لذلك أصبح ميناء الطور بمرور الزمن الميناء المفضل[١]، وفي ميناء الطور مركز جمركي للسلع الواردة من الهند، وكانت تنقل اليه البضائع من جدة بالقوارب إذ كان نشاط التجارة في جدة ينعكس على نشاط التجارة في ميناء الطور، كون جدة محطة في منتصف الطريق بين عدن والطور[٢]. وبقي ميناء الطور على هذا النحو من الأهمية حتى قدوم البرتغاليين إلى المحيط الهندي، وانتشارهم فيه، وسدوا مدخل البحر الأحمر إذ أصبحت الطور قرية مهجورة وقل مجيء القوافل التجارية إليها براً وبحراً[٣].

٥. **جدة**: كانت ميناء مكة المشرفة ترد إليها المراكب بالبضائع، كما كانت سفن الهند والصين تفرغ حمولتها في جدة، وبلغ عدد السفن التي تردها سنوياً ما يزيد عن مائة مركب، وقد لعبت جده دروا مهماً في تحول التجارة من عدن إليها، مما أدى إلى ازدهار تجارة المماليك[٤]، لذلك عمل المماليك على تحطيم المركز التجاري لعدن وإحلال جدة مكانه، لذلك قام السلطان برسباي[٥] سنة ٨٣١هـ/١٤٢٧م، بتعمير ثغر

---

(١) القلقشندي، صبح الاعشى، ج٣، ص٥٣٧؛ ابن اياس، نشق الازهار، و٦٨أ.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص ١٣٥؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص١٩٢.

(٣) ابن اياس، نشق الازهار، و ١٢١أ. فهمي، طرق التجارة ص١٣٦؛ سالم البحر الأحمر، ص١٠٩.

(٤) ابن شاهين الظاهري، غرس الدين خليل، (٨٧٣هـ/ ١٤٦٨م)، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، وضع حواشيه خليل منصور، دار الكتب العلمية، بيروت ١٩٨٧، ص١٢، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن شاهين الظاهري، زبدة كشف الممالك؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٣٩.

(٥) برسباي: هو الملك الأشرف سيف الدين ابو النصر برسباي الدقماق، الظاهري جركسي الأصل تولى السلطة بعد أن توفي الظاهر ططر وبويع ابنه الصالح محمد متولي برسباي تدبير الملك أسابيع ثم خلع الملك الصالح من السلطنة وتولى هو سنة ٨٢٥هـ، وتوفي السلطان برسباي في سنة ٨٤١هـ. انظر: ابن أياس، بدائع الزهور، ج٢، ص٨١-٨٢،١٨٨؛ السخاوي، شمس الدين محمد بن عبد الرحمن(ت٩٠٢هـ/١٤٩٦م)، الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت (د.ت) ج٣، ص ٨-١٠؛ وسيشار اليه لاحقاً هكذا: السخاوي، الضوء اللامع.

جدة التي تحولت إلى ميناء مملوكي بسبب الاهتمام الذي أولاها إياه المماليك، إذ أصبح يتولاها ناظر خاص من قبل المماليك، وأول من تولاها سعد الدين إبراهيم بن المرة من أجل تمكيس السفن بجدة، وقد كسبت مصر من وراء ذلك أرباحاً هائلة من العشور على مراكب الهند المارة بجدة[1].

ويرجع السبب في إقبال السفن على جدة إلى تلك المحاولة التي بذلها السلطان الرسولي سنة ٨٣٣هـ/١٤٣٠م، لاستعادة مكانة عدن التجارية، حيث أصدر أوامره إلى نائب عدن بتجهيز السفن، وشحنها بالمقاتلين لرصد المراكب الهندية ومنعها من مواصلة الابحار إلى جدة، وإجبارها على التوجه إلى عدن مما أغضب السلطان برسباي الذي وجد في هذا التصرف ضياعاً للأموال الطائلة التي كان يأخذها من عشور المراكب الشرقية القادمة إلى جدة، لذلك قام بتهديد سلطان اليمن باحتلال بلاده، وعندما شعر السلطان اليمني بجدية الموقف تراجع عن تصرفه وتعهد بعدم التعرض للسفن مرة أخرى[2].

ومن أجل الحفاظ على المركز التجاري لميناء جدة، فرض السلطان برسباي حصاراً اقتصادياً على عدن، بما يضمن عدم رسو السفن فيها أو التعامل معها، لذلك أصدر مرسوماً سنة ٨٣٨هـ/١٤٥٣م، يقضي بمصادرة البضائع اليمنية المصدرة من عدن إلى جدة مع تجار يمنيين، ومضاعفة العشور على تلك البضائع إذا وردت عن

---

(١) المقريزي، السلوك، ج٤، ق ٢، ص٦٨١، ٧٨٠؛ ابن حجر العسقلاني، أحمد بن علي (ت ٨٥٢هـ/ ١٤٤٨م)، أنباء الغمر بأبناء العمر في التاريخ، طبع تحت مراقبة عبد المعيدخان، دار الكتب العلمية، بيروت، ط٢، ١٩٨٦مج٨، ص ١٤٧؛ وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن حجر العسقلاني، أنباء الغمر؛ ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج١٤، ص١٠٨؛ ابن اياس، بدائع الزهور، ج٢، ص١٠٣، ٧٠٧؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٢.

(٢) المقريزي، السلوك، ج٤، ق ٢، ص٩٢٩؛ أحمد، بنو رسول، ص٤٥٨- ٤٥٩؛ سعيد، البحرية، ص١٥٢.

طريق اليمن مع التجار الشاميين أو المصريين[1]، لذلك أصبح ميناء جدة هو الميناء الرئيس للسلع الشرقية، ومن أجل المحافظة عليها أقاموا حولها سوراً، وزودوه بالأبراج الحصينة[2].

وفي بداية عصر دولة المماليك الثانية(الجراكسة) كانت الدولة تأخذ العشر على السلع الشرقية القادمة إلى جدة ولكن في أواخر دولة المماليك الثانية تضاعفت ضريبة العشر إلى عشرة أمثالها، فامتنع التجار من دخولها وآل أمرها إلى الخراب[3].

٦. **عدن:** أصبحت عدن في العصر المملوكي أهم المحطات لتبادل السلع بين الشرق والغرب، حيث ظلت لفترة طويلة المحطة الأخيرة لتجار الهند والصين حيث كانت السلع الشرقية تنقل من السفن الصينية إلى جدة على مراكب مملوكية، ومن جدة تنقل إلى موانئ أيلة والقلزم(السويس) والطور، وقد جنى أهل عدن من التجارة الشرقية أرباحا كثيرة حتى كونوا ثروات طائلة[4].

وقد تحدث ابن بطوطة عن هذه الثروات قائلا" وللتجار منهم أموال عريضة وربما يكون لأحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه لا يشركه فيه غيره، لسعة ما بين

---

(١) المقريزي، السلوك ج٤، ق٢، ص ٩٢٩؛ ابن حجر العسقلاني، أنباء الغمر، ج٨، ص ٣٣٥؛ أحمد ، بنو رسول، ص٤٥٩؛ سعيد، البحرية، ص١٥٣؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٣٨؛ مورتيل، الأحوال السياسية والاقتصادية، ص ١٨٦.

(٢) ابن الصيرفي، علي بن داوود (ت٩٠٠هـ/ ١٤٩٤م)، نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، تحقيق حسن حبشي، مطبعة دار الكتاب، مصر، ١٩٧١، ج٣، ص٣٠٢، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن الصيرفي، نزهة النفوس؛ ابن اياس، بدائع الزهور، ج٥، ص٩٥؛ غوانمة، أيلة، ص٧٤.

(٣) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٥، ص٩٥؛ غوانمة، أيله، ص٧٤.

(٤) ابن أياس، نشق الأزهار، و١١٣أ؛ ابن سباهي زادة، أوضح المسالك، و٦٩أ؛ غوانمة، في التاريخ والحضارة، ص٢٢٠، فهمي طرق التجارة، ص١٣٦-١٣٧.

يدية من الأموال[١]" كما وصفهم أيضاً بأنهم أهل دين ومكارم أخـــلاق يحســنون إلـــى الغريب ويكرمون الفقير، ويعطون حق الله من الزكاة على ما يجب[٢].

إلا أن سياسة حكام اليمن التعسفية مع التجار، من فرض ضرائب عالية وقســوة في التعامل، قد أدت إلى تقليل أهمية ميناء عدن[٣]، وقد أدى هذا العمـــل إلـــى نجــاح السياسة المملوكية التي كانت تهدف إلى أن يترك التجار ميناء عدن ويتوجهوا إلى جدة، وذلك بعد أن ساءت العلاقات بين المماليك وسلاطين بني رسول في اليمن[٤].

٧. **أيلة:** وكان لترك التجارة في البحر الأحمر بعد فتح القسطنطينية عام٨٥٧هـــــ/ ١٤٥٣م، أن قام المماليك بتخصيص ميناء أيلة وجعلوه مركزاً لمرور السلع الذاهبــة إلى الشام، كما جعلوا ميناء الطور مركزاً للسلع الذاهبة إلى القاهرة، وبالرغم مـــن صغر ايلة إلا أنها خدمت التجارة حيث كان فيها مركز لقبض المكوس[٥].

وبسبب الفائدة التي جناها المماليك من المكوس عبر هذا الميناء اهتموا بمينـــاء أيلة وبنوا فيه رصيفاً جديداً لخدمة السفن التجارية، وقد اهتم بهذا الرصيـــف الســلطان

---

(١) رحلة، مج٢، ص١١٣.

(٢) المصدر نفسه، مج٢، ص١١٣.

(٣) عثمان، تجارة المحيط، ص١٧٦؛ أحمد ، بنو رسول، ص٤٠٠، ٤٠٢؛ غوانمة، في التاريخ والحضـــارة، ص٢٢١؛ سعيد، البحرية، ص١٥٠.

(٤) المقريزي، السلوك، ج٤، ق٢، ص٦٨١؛ عثمان، تجارة، ص١٧٦؛ غوانمة، في التـــاريخ والحضـــارة، ص٢٢١؛ سالم، البحر الأحمر، ص١٠٣.

(٥) ابن اياس، نشق الأزهار، و ١٢٠أ؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٤١.

قانصوه الغوري[1]، حيث جدده سنة ٩١٤هـ/١٥٠٨م، وذلك عندما أرسل عدداً من المعماريين والمهندسين والبنائين لاتمام هذه المهمة[2].

٨. **ينبع:** يقع هذا الميناء بين مكة المكرمة والمدينة، وهو قريب من طريق الحاج الشامي، وقد لعب درواً مهماً في العصر المملوكي، حيث كانت ترد إليه السفن بالبضائع الشرقية من ميناء الطور كل عام وتقدر قيمة تجارته كل عام بحوالي ٣٠٠٠٠ دينار، وفيه أمير يتبع للسلطان المملوكي في مصر[3].

تجار الكارم في العصر المملوكي:

لقد لعبت الدولة المملوكية دور الوسيط في نقل السلع التجارية من توابل وعقاقير، ومنسوجات، وأحجار كريمة، وغيرها من السلع التي يكثر الطلب عليها في الغرب الأوروبي[4]، وقد أهتم المماليك في فترة حكمهم الأولى بتسهيل جلب هذه السلع من الشرق الأقصى، وتسهيل مجيء الأجانب من أجل نقل هذه السلع إلى اوروبا. [5]

في البداية كان يسيطر على هذه التجارة جماعة التجار الكارمية الذين قاموا بجلب هذه السلع من الشرق الأقصى وتسويقها، حتى أن اسم الكارمية كان يطلق على

---

(١) قانصوه الغوري: هو السلطان ابو النصر قانصوه بن عبدالله الجركسي المشهور بالغوري، ولد سنة ٨٥٠هـ، تولى السلطنة سنة ٩٠٦هـ وتوفي سنة ٩٢٢هـ، انظر: الحنبلي، أبو الفلاح عبدالحي ابن العماد (ت١٠٨٩هـ/١٦٧٨م)، شذرات الذهب في أخبار من ذهب، تحقيق لجنة أحياء التراث العربي، دار الآفاق الجديدة، بيروت، ١٩٨٧، ج٨، ص١١٣-١١٥، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: الحنبلي، شذرات الذهب.

(٢) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١٣٣؛ غوانمة، أيلة، ص٧٣-٧٤.

(٣) ياقوت الحموي، معجم، مج٥،ص٤٤٩-٤٥٠؛ ابن شاهين الظاهري، زبدة كشف الممالك، ص١٤؛ ابن اياس، نشق الأزهار، و١٢٠أ؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٤٠.

(٤) فهمي، طرق التجارة، ص١٩١؛ للمزيد من التفاصيل عن السلع المستخدمة في المحيط الهندي في العصر المملوكي، انظر، فهمي، طرق التجارة، ص١٩١-٢٥٤.

(٥) المرجع نفسه، ص١٩٢.

كل من يعمل في تجارة البهار والفلفل، حتى أصبح لرئيس الكارمية مكانة معترف بها لدى سلاطين الدولة المملوكية[1]. وقد جنى التجار الكارمية أرباحاً هائلة من خلال عملهم بالتجارة الشرقية حتى أصبحوا يشكلون الطبقة المهمة والمميزة عند سلاطين الدولة المملوكية، وذلك بسبب الأرباح التي كانت تحصلها الدولة المملوكية من جراء المكوس المفروضة على تجارة الكارم. [2]

وقد أتاحت لهم هذه المكانة المميزة أن جعل المماليك من أجلهم وظيفة نظر البهار والكارمي، حيث كان موضوع هذه الوظيفة التحدث على واصل التجار الكارمية من اليمن من أصناف البهار وأنواع المتجر. [3]

كما حرص التجار على المحافظة على مكانتهم التجارية في مراكزهم في الهند واليمن ومصر، لذلك لم يقم التجار الكارمية بالتدخل بأي نزاع كان بين أمراء اليمن وسلاطين الدولة المملوكية، بل إنهم قاموا بدور الوسيط وذلك من أجل حماية تجارتهم.[4]

وبسبب الثروة التي كان يتمتع بها التجار الكارمية فقد قاموا بإقراض بعض الأمراء والسلاطين المماليك كلما احتاجوا لذلك[5]، ومثال ذلك ما قام به السلطان الملك

---

(١) المرجع نفسه، ص١٩٢؛ صالح، محمد أمين، "تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة"، الداره، ع٢، ١٩٨١، ص١٤٢، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: صالح، تجارة البحر الأحمر.

(٢) سالم، البحر الأحمر، ص٣٢.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٤، ص٣٣؛ فهمي ، طرق التجارة، ص٣٢٩؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٣٩.

(٤) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٨، ص٧٣؛ فهمي، طرق التجارة، ص٣٠٤-٣٠٥؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٤٢؛ ربيع، وثائق الجنيزة، ص١٣٧.

(٥) المقريزي، السلوك، ج١، ق٣،ص٨٩٩، ج٢، ق٣، ص٨٣٧؛ ابن حجر العسقلاني، أنباء الغمر، ج٣، ص١٩٦؛ الأشقر، تجارة التوابل، ص٣٦٧؛

Ashtor, op.Cit., P53.

الناصر محمد بن قلاوون[1]، حيث اشترى من الفرنج جواهر وغيرها حتى بلغ ثمنها ستة عشر ألف دينار، فأوكل السلطان مهمة تسديد هذا المبلغ إلى ناظر الخاص كريم الدين أكرم عبدالكريم الكبير، حيث قام كريم الدين بحل هذه المشكلة عن طريق الاقتراض من تجار الكارم. [2]

كما ظهر من بين تجار الكارم أسر عرفت بثرائها الكبير، حتى أنهم قاموا بتشييد الكثير من المساجد والمدارس والمستشفيات، وعمل بعضهم بالتدريس والقضاء بجانب اشتغالهم بالتجارة. [3]

لقد ظل التجار الكارمية ينقلون التجارة الشرقية حتى القرن التاسع هجري/ الخامس عشر الميلادي، حيث بدأت القوات العثمانية تزحف نحو الغرب فاضطربت الطرق البرية من وسط آسيا وآسيا الصغرى حتى أغلقت عام ٨٥٧هـ/١٤٥٣م بفتح القسطنطنية، إذ أصبح طريق جلب السلع الشرقية هو طريق البحر الأحمر، فأنتبه سلاطين الدولة المملوكية لذلك، كما أصبحت دولتهم قائمة على الأموال التي يكسبونها من التجارة، وذلك بسبب فساد النظام الإقطاعي الذي اعتمدوا عليه في فترة تكوينهم الأولى، إذ أن النظام الأقطاعي لم يعد يسد حاجتهم المادية، لذلك اتجهوا نحو الاشتغال بالتجارة لتعويض النقص المادي الناتج عن فساد النظام الإقطاعي، وقام السلاطين

---

(١) الملك الناصر محمد بن قلاوون: ولد سنة أربع وثمانين وستمائه، وتولى السلطنه أكثر من مرة، حيث ولى السلطنة سنة ٦٩٣هـ وخلع منها سنة ٦٩٤هـ ثم أعيد سنة ٦٩٨هـ فأقام في القلعة كالمحجوز عليه، ثم أدعى انه سيذهب الى الحج ثم زحف الى مصر وقاتل المظفر بيبرس وعاد الى عرشه سنة ٧٠٩هـ،انظر:الكتبي، فوات مج٤، ص٣٥-٣٦؛ابن حجر العسقلاني،الدرر الكامنة،ج٤، ص٢٦١-٢٦٥.

(٢) المقريزي، السلوك، ج٢، ق١، ص١٠٣-١٠٤.

(٣) سالم، البحر الأحمر، ص٣٢؛ ربيع، وثائق الجنيزه، ص١٣٧؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٤٣. وعن دور تجار الكارم الثقافي والمعماري، انظر: الأشقر، تجارة التوابل، ص٣٨٢-٣٩٦.

المماليك بإقصاء الكارمية عن التجارة، ثم ما لبثوا أن عزلوهم نهائياً عنها وأحتكروها احتكاراً كاملاً. (١)

والواقع أن سياسة الاحتكار التجارية التي انتهجها السلاطين المماليك لم تكن في صالحهم، حيث عجزوا عن تقدير ضرورة إبقاء طبقة التجار الكارمية في مكانها كوسيلة ضرورية للحفاظ على مكانة واستقرار الاقتصاد المملوكي. (٢)

وهكذا قضى الاحتكار على هذه الطبقة التي تمثل قمة الهرم التجاري في الدولة المملوكية، حيث كان في قدرتها إعانة الدولة مادياً على مواجهة الأخطار الخارجية المتمثلة بالخطر العثماني على حدود الدولة المملوكية والخطر البرتغالي في المحيط الهندي. (٣)

ورغم هذه المكانة الاقتصادية والاجتماعية التي بلغها التجار الكارمية، فلم يكن لهم أي نفوذ في شؤون الحكم، والدليل على ذلك أنها لم تتمكن من الدفاع عن مصالحها عندما شعرت بالخطر، واحتكر السلطان تجارتهم. (٤)

أسماء بعض تجار الكارم في العصر المملوكي

١-إبراهيم بن عمر بن علي المحلي، كان من أعيان تجار الكارم، ومن أعماله: تجديد مقدمة جامع عمرو بن العاص، في سنة ٨٠٤هـ/١٤٠٢م (٥)، وتسيير العساكر على حسابه الخاص، إلى الإسكندرية(٦). توفي يوم الأربعاء الثاني والعشرين من

(١) ابن الصيرفي، نزهة النفوس، ج٣، ص١٨٥؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٩٢-١٩٣.
(٢) فهمي، طرق التجارة، ص١٩٢-١٩٣؛ صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٤١.
(٣) صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٤٤-١٤٥.
(٤) صالح، تجارة البحر الأحمر، ص١٤٤.
(٥) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج٥، ص١٥٦؛ ابن الصيرفي، نزهة النفوس، ج٢، ص١٩٣.
(٦) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج٥، ص١٥٦.

ربيع الأول من سنة ٨٠٦هـ/ ١٤٠٣م [١]. وقد ترك أموالاً كثيرة، وتفرقت من بعده، حتى قال ابن حجر العسقلاني: "ذهب ماله شذر مذر بأيدي العباد في جميع البلاد". [٢]

٢-أبو بكر بن أحمد بن عبدالله الزكي المصري التاجر الكارمي، ولد سنة ٧٧٥هـ/ ١٣٧٤م ونشأ في بيئة غنية، اشتغل بالعلم بعد أن تجاوز العشرين، حيث لازم الشيوخ وسمع منهم، ثم دخل اليمن في سنة ٨٠٠هـ/ ١٣٩٨م، فسكن عدن ثم عاد إلى مصر، وتوفي فيها سنة ٨٣٨هـ/ ١٤٣٥م [٣].

٣-ابو بكر زكي الدين بن علي بن علي الخروبي، رئيس تجار الكارم بالديار المصرية، وأصله من رحبة الخروب بمصر، نشأ فقيراً، ثم أصبح غنياً بعد أن ورث مالاً كثيراً، حيث صار يعنى بشؤون الدولة، وأصبح يسيطر على كبار التجار، وصار من أعيانهم، وكان واسع العطاء للفقهاء والشعراء. مات في أوائل محرم سنة ٧٨٧هـ/ ١٣٨٥ [٤].

٤-أحمد بن إبراهيم بن عمر بن علي، ويعرف بابن المحلي التاجر، كان شاباً حسناً، كريم الشمائل، عارفاً بأمور التجارة، وقد دخل اليمن، وكان بها حين وفاة أبيه بمصر، مات بعد موت أبيه بمكة، في أواخر ذي القعدة سنة ٨٠٦هـ/ ١٤٠٣م. [٥]

---

(١) ابن تغري بردي، النجوم الزاهرة، ج١٢، ص٢٨٥؛ ابن الصيرفي، نزهة النفوس، ج٢، ص١٩٣.

(٢) إنباء الغمر، ج٥، ص١٥٦.

(٣) السخاوي، الضوء اللامع، ص١٩-٢٠.

(٤) ابن حجر العسقلاني، الدرر الكامنة، ج١، ص٤٨١-٤٨٢.

(٥) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج٥، ص١٥٩-١٦٠، السخاوي، الضوء اللامع، ج١، ص١٩٧.

٥-أحمد بن علي بن محمد بن يسير البالسي، التاجر الكارمي، أحد التجار المصريين، نشأ في بيئة غنى ورئاسة، لكنه لم يكن حازماً، مات في ذي الحجة من سنة ٧٧٧هـ/ ١٣٧٥م. [١]

٦-تاج الدين بن معين الدين محمد بن الدماميني، رئيس تجار الكارم، توفي وعمره ثمانون سنة، وترك مائة ألف دينار. [٢]

٧-خضر بن إبراهيم بن يحيى خير الدين بن برهان الدين الرومي، نزيل القاهرة، كان من كبار التجار، سكن عدن سنين عدة، ثم انتقل إلى مكة ومضى منها إلى مصر، ثم عادة إلى مكة بعد موت أبيه واشترى بيتاً، ثم ترك مكة بسبب سوء معاملة الدولة له، فسكن القاهرة، وفيها مات رحمه الله. [٣]

٨-عبدالعزيز بن منصور الكريمي، التاجر الكارمي، أحد المشهورين بكثرة الأموال، حتى أنه بلغ مكسب ما أحضره إلى مصر في سنة واحدة أربعين الف دينار، كان متسعاً في نفقاته، كثير البر والمعروف، وكان له عدة أوقاف على مكاتب سبيل وبر، توفي في الإسكندرية سنة ٧١٣هـ/ ١٣١٤ [٤].

٩-عمر بن عبدالعزيز بن أحمد بن محمد بن الشيخ علي البدر بن الخواجا الكبير السراج التاجر الكارمي بن الغذابي عمر بن الصلاح الخروبي المصري، ولد سنة ٧٤١هـ/ ١٣٤٠م. وعندما مات أبوه كان يعد من التجار، ثم ورث هو وأخوه نور الدين والدهما فاتسع حاله وأثرى، وكان كثير العبادة من صلاة وصوم، وتنقلت به الأحوال ما بين غنى وفقر مدقع، إلى أن توفي سنة ٨٢٥هـ/ ١٤٢٢م [٥].

---

(١) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج١، ص١٦١.

(٢) ابن تغرى بردى، النجوم الزاهرة، ج٩، ص٢١١.

(٣) السخاوي، الضوء اللامع، ج٣، ص١٧٨.

(٤) ابن حجر العسقلاني، الدرر الكامنة، ج٢، ص٤٩٣-٤٩٤.

(٥) السخاوي، الضوء اللامع، ج٦، ص٩٢.

١٠- محمد بن حسين بن محمود بن أبي الفتح بن الكويك التكريتي المصري، كان من أعيان التجار الكارمية، وهو صاحب المدرسة الكبيرة بمصر، وجعلها دار حديث، وجعل لها اوقاف كثيرة، مات وهو في مكة سنة ٧٦٤هـ/ ١٣٦٣م (١)

١١- محمد بن عمر بن عبدالعزيز بن أحمد الكارمي الخروبي المصري، أمه تجار ابنة كبير التجار المصريين؛ ناصر الدين بن مسلم، حصل من تركة عمته آمنة بغير علم أبيه قدرا جيدا وكذلك أخذ من أمه. (٢)

١٢- محمد بن مسلم بن أحمد البالسي، أحد كبار التجار، ومن أعماله أنه أوصى بعمارة مدرسة الفسطاط، ولم تكمل الا بعد موته، كما عمل مطهرة بجوار جامع عمرو، وكان كثير الصدقات، توفي سنة ٧٧٦هـ/ ١٣٧٤م . (٣)

١٣- يحيى بن عبداللطيف بن محمد بن مسند التاجر الكارمي، ولد سنة ٦٧٧هـ/ ١٢٧٨. وعمل في التجارة، دخل اليمن وكانت له مكانة عند ملكها فأستوزره مده من الزمن، وكان يحفظ كثيرا من الشعر والنثر، وكان واسع البذل كريما وكان إذا عوتب على ذلك يقول: قال لي جماعة من أهل الكشف: تموت سعيدا. فكان كذلك، وقد توفي سنة ٧٢٣هـ/ ١٣٢٣م . (٤)

الكشوفات الجغرافية وأثرها على تجارة المحيط الهندي:

١. دوافع الكشوفات الجغرافية:

فبعد حركة المغول التوسيعية في القرن السابع هجري/ الثالث عشر الميلادي لم يبق هناك طريق آمن بعيد عن ميادين الحرب سوى البحر الأحمر، الذي يمر من الأراضي

---

(١) ابن حجر العسقلاني، الدرر الكامنة، ج٤، ص٥٠.
(٢) المصدر السابق، ج٨، ص٢٤٦.
(٣) ابن حجر العسقلاني، إنباء الغمر، ج١، ص١٤٦-١٤٧.
(٤) ابن حجر العسقلاني، الدرر الكامنة، ج٥، ص١٩٥.

المملوكية لذلك استغل السلاطين المماليك ذلك بفرض ضرائب عالية على السلع الشرقية التي احتاجت أوروبا إليها وبخاصة التوابل، حتى أن المماليك فرضوا نظاماً احتكارياً قاسياً، حتى أصبحت التوابل تباع للتجار الأوروبيين بثمن يفوق أضعافاً مضاعفة ثمنها المستوردة به من بلدان الشرق الأقصى، مما دفع التجار إلى التذمر والبحث عن طريق آخر للتجارة الشرقية(١).

إلا أن هذا ليس هو الدافع الوحيد للقيام بحركة الكشوفات الجغرافية فهناك عدة عوامل جعلت البرتغاليين يقومون بحركة الكشوفات الجغرافية منها التنافس التجاري والاقتصادي الأوروبي، ووضع حد لاحتكار الدولة المملوكية للتجارة الشرقية، كما كان العامل الديني عاملاً أساسياً فيها(٢)، لذلك بدت الجهود للبحث عن طريق آخر غير طريق مصر الذي تسيطر عليه الدولة المملوكية، وبالفعل نجح البرتغاليون في الوصول إلى الهند عن طريق الدوران حول افريقيا، وذلك حينما نجح (بارثليمو دياز) في كشف طريق رأس الرجاء الصالح سنة ٨٩٣هـ/ ١٤٨٧م(٣).

دور العرب في الكشوفات الجغرافية:

وبعد مضي عشر سنوات من اكتشاف راس الرجاء الصالح جاء (فاسكودي جاما)، ليكمل ما بدأه (بارثلميو دياز)، واستطاع أن يجتاز رأس الرجاء الصالح وأن يصل إلى شرقي أفريقيا، وذلك في سنة ٩٠٤هـ/ ١٤٩٨م(٤).

---

(١) فهمي، طرق التجارة، ص٢٣٦-٢٣٧؛ عاشور، مصر والشام، ص٢٥٢-٢٥٣؛ سعيد، البحرية، ص١٨١؛ أحمد، سيد مقبول، العلاقات العربية الهندية، تعريب نقولا زيادة، الدارة المتحدة للنشر، بيروت، ١٩٧٤، ص١٢٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: أحمد، العلاقات العربية.

(٢) غوانمة، أيلة، ص٨١؛ أحمد، بنو رسول، ص٤٧٢-٤٧٣؛ لمزيد من التفاصيل عن دوافع حركة الكشوفات الجغرافية انظر، الصيرفي، نوال حمزه، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري والسادس عشر الميلادي، مطبوعة دارة الملك عبدالعزيز، الرياض، ١٩٨٣، ص٦٥-٧٩، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: الصيرفي، النفوذ البرتغالي.

(٣) الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص٨٦؛ عاشور، مصر والشام، ص٢٥٣؛ غوانمة، أيلة، ص٨١؛ سعيد، البحرية، ص١٨١. عن خط سير رحلتي دياز ودي جاما، أنظر: ملحق رقم (٤)، ص ١٤٦.

(٤) غوانمة، أيلة، ص٨١؛ الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص٨٦-٨٧؛ عاشور، مصر والشام، ص٢٥٣؛ سعيد، البحرية، ص١٨١.

وقد اشار المؤرخون إلى أن اكتشاف فاسكودي جاما لم يكن بفضله وحده، وإنما ساعده في ذلك الملاح العربي أحمد بن ماجد، وقد برروا هذه المساعدة من قبل ابن ماجد أنه كان في حالة سكر(١).

إلا أن ما ذكره المؤرخون عن ابن ماجد يجب أن نأخذه بحذر، وخاصة فيما يتعلق بسكر ابن ماجد، إذ يبدو أن ابن ماجد كان رجلاً متديناً ونلمس ذلك من خلال كتاباته مثل قوله:" وينبغي للمعلم أن يكون... عدلاً تقياً، لا يظلم أحدا لأحد ألا وهو مقيمٌ على طاعة الله متقياً الله حق اتقائه تعالى"(٢).

كما يستبعد أيضاً أن يصدق (فاسكو دي جاما) كلام رجل ليس في حالة وعي وهو مقدم على خوض شيء مجهول بالنسبة له يخاف مخاطره(٣).

أما إذا تساءلنا عن سبب قيام ابن ماجد بمساعدة (فاسكو دي جاما) فقد كان ذلك بتكليف سلطان (ملندي) له، وقد أعتبر ابن ماجد ذلك عملاً مشرفاً له فقام بمهمته على أكمل وجه، دون أن يدري ما يترتب على هذا العمل من آثار سيئة بالنسبة للعرب المسلمين، من زوال سيطرتهم على المياه الشرقية(٤).

إذ ترتب على هذا الكشف الجغرافي أن تحول النشاط التجاري إلى الطريق الجديد، بعد أن كان يمر عن طريق البحر الأحمر الذي كانت تسيطر عليه الدولة

---

(١) النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد المكي (ت٩٩٠هـ/١٥٨٢م)، البرق اليماني في الفتح العثماني، تاريخ اليمن في القرن العاشر الهجري مع توسع في أخبار غزوات الجراكسه والعثمانيين لذلك القطر، أشرف على طبعه حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٧، ص١٨-١٩، وسيشار اليه لاحقاً هكذا: النهروالي، البرق اليماني؛ ابن علي، يحي بن الحسين بن القاسم بن محمد (ت١١٠٠هـ/١٦٨٩م)، غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تحقيق وتقديم سعيد عبدالفتاح عاشور، مراجعة محمد مصطفى زيادة، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٦٨، ق٢، ص٦٣٠-٦٣١، وسيشار إليه لاحقاً هكذا: ابن علي، غاية اليماني.

(٢) ابن ماجد، أحمد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق ابراهيم خوري، عزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١، ق٢، ج١، ص٢٩، وسيشار إليه لاحقا هكذا: ابن ماجد، الفوائد؛ الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص٩٢؛ عبدالعليم، ابن ماجد، ص٥٢.

(٣) ششه، جده في مطلع، ص٤٠؛ الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص٩٣؛ عبدالعليم، ابن ماجد، ص٥٢.

(٤) ششه، جده في مطلع، ص٤٠؛ عبدالعليم، ابن ماجد، ص٥٢؛ الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص٩٣.

المملوكية، مما أدى إلى حرمان المماليك من ثروات طائلة من جراء المكوس التي كانت تفرضها على البضائع الشرقية المارة عبر الأراضي المصرية إلى أوروبا، ولم يقف الأمر عند هذا الحد، بل أن البرتغاليين أخذوا يهاجمون السفن الشرقية المتجهة إلى جدة، وتحويل أسواق الشرق الأقصى بالقوة إلى لشبونة، مما ترتب عليه قلة البضائع الشرقية في الدولة المملوكية، وبالتالي حرمان مصر من مصدر ثروتها. [١]

دور المماليك في مواجهة الخطر البرتغالي:

كان لوصول البرتغاليين إلى ساحل الهند عن طريق الدوران حول أفريقية أثره السيء على الدولة المملوكية، إذ كان لوصولهم أثر كبير في تخفيض كميات التوابل الواصلة إلى مصر، وهذا يعني تعرض المماليك والبنادقة لانهيار اقتصادي خطير، حيث أدت قلة التوابل إلى ارتفاع أسعارها في الدولة المملوكية، في الوقت الذي تألقت فيه لشبونة كسوق رئيسي لتجارة التوابل بسبب أسعار التوابل المعتدلة فيها[٢].

ازاء هذه الأوضاع لم يستطع السلطان المملوكي قانصوة الغوري (٩٠٦-٩٢٢هـ/ ١٥٠٠-١٥١٦م) أن يقف مكتوف الأيدي، لذلك تمثلت المواجهة المملوكية للبرتغاليين في اتجاهين:

- **الوسائل الدبلوماسية:** إذ قام السلطان قانصوه بإرسال رسائل احتجاج إلى البابا وملكي اسبانيا والبرتغال عام ٩١٠هـ/١٥٠٤م، وفيها هدد السلطان الغوري بهدم كنيسة القيامة ومنع الحج إلى الأراضي المسيحية المقدسة في فلسطين، كما أنه

---

(١) سالم، تاريخ البحرية الاسلامية، ص٢٦٦؛ فهمي، طرق التجارة، ص٣٠، ٧٧، ٨٤؛ سعيد، البحرية، ص١٨١-١٨٢؛ أحمد، بنو رسول، ص٤٩٢؛

Lane-Poole, Op.Cit., P350.

(٢) أحمد، بنو رسول، ص٤٩٢؛ دراج، أحمد، المماليك والفرنج في القرن التاسع هجري/ الخامس عشر ميلادي، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦١، ص١٣٢-١٣٣، وسيشار اليه لاحقا هكذا: دراج، المماليك والفرنج.

سيقوم بقتل كل افرنجي مقيم في بلاده إذا لم يكف البرتغاليون عن تهديد التجارة المملوكية[١]. وأنزعج البابا من ذلك فما كان من ملك البرتغال إلا أن أرسل للبابا يطمئنه بأن لا يقلق ولا يهتم لتهديدات السلطان، لأنه لن يستطيع القيام بأي عمل ضد المسيحيين في بلاده أو ضد الأماكن المسيحية المقدسة، بسبب الرسوم الكثيرة التي يجنيها في مواسم الحج، وأنه في حال قيام السلطان بمهاجمة الأماكن المسيحية المقدسة، فإن الأسطول البرتغالي سيقوم بمهاجمة الأماكن الإسلامية المقدسة في مكة والمدينة كإجراء مضاد[٢].

ومن هنا يلحظ أن هذه التهديدات لم تجد صدى عند الدول الاوروبية لذلك كان لزاما على المماليك اللجوء إلى المواجهة العسكرية ضد الوجود البرتغالي في المحيط الهندي.

ب. **المواجهة العسكرية:** لما رأى الغوري أن الإفرنج لم يهتموا باحتجاجه وتهديداته، قرر القيام بعمل عسكري ضد البرتغالين، وقام سنة ٩١١هـ/ ١٥٠٥م بإرسال حملة بحرية إلى الهند أسند قيادتها إلى حسين المشرف والخواجا نور الدين علي المسلاتي باشا المغاربة، وقد تحركت هذه الحملة من السويس[٣].

---

(١) فهمي، طرق التجارة، ص٧٨،٣٠؛ سعيد، البحرية، ص١٨٢؛ أحمد، بنو رسول، ص٤٩٤؛ دراج، المماليك والفرنج، ص١٣٤.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص٧٨-٧٩؛ سعيد، البحرية، ص١٨٢؛ أحمد، بنو رسول، ص٤٩٤؛ دراج، المماليك والفرنج، ص١٣٤-١٣٦.

- Lane- Poole, Op.cit., p352.

(٣) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٨٢، ٩٥،٨٥؛ المليباري، أحمد زين الدين المعبري (ت بعد ٩٩١هـ/١٥٨٣م) تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، قدم له وحققه وعلق عليه محمد سعيد الطريحي، مؤسسة الوفاء، بيروت، ١٩٨٥، ص٢٥١-٢٥٢، وسيشار اليه لاحقا هكذا: المليباري، تحفة المجاهدين؛ ابن علي، غاية الاماني، ق٢، ص٦٣٢؛ عاشور، مصر والشام، ص٢٥٤؛ غوانمة، أيله، ص٨٣.

وهذا يعني أن المماليك تأخروا فترة سبع سنوات بعد وصول البرتغاليين إلى الهند وتسعة عشر عاما بعد وصولهم إلى رأس الرجاء الصالح[١]. أما سبب هذا التأخير -فبالإضافة إلى مماطلة السلطان ولجوئه إلى الاحتجاج السلمي والبعثات الدبلوماسية لدى البابا وملوك اوروبا[٢]- يرى الغوانمة أن الدولة المملوكية كانت آنذاك مشغولة بحروبها مع العثمانيين والقوى الصليبية في البحر المتوسط، كما أنها كانت تعاني من ظروف داخلية صعبة من أمراض وجفاف، أدت إلى هلاك أعداد كبيرة من الجيش المملوكي، مما انعكس على قدرتها الاقتصادية إذ لم تجد الدولة الأموال الكافية لبناء الأساطيل البحرية لإرسالها إلى البحر الأحمر والمحيط الهندي[٣].

كما قام الغوري بعدة إجراءات دفاعية لحماية المحيط الهندي من خطر البرتغاليين إذ وصل خاير بك المعمار إلى عقبة أيلة ومعه البناؤون والمهندسون والنجارون لبناء أبراج العقبة وإصلاح عقبتها[٤]،كما قام بتعيين مجموعة من المماليك في العقبة يقيمون فيها سنة، ثم يعودون إلى مصر ويتوجه آخرون مكانهم[٥].

أما بالنسبة لحملة حسين الكردي، فقد وصلت إلى جدة، وقاموا ببناء الأبراج والأسوار استعدادا لمواجهة أي خطر برتغالي في المستقبل لمهاجمة الأماكن المقدسة[٦]

وفي محرم من سنة ٩١٣هـ/ ١٥٠٧م، تحركت الحملة المملوكية من جدة فوصلت إلى ميناء جازان[٧] من أجل التزود بالمؤن، ثم توجهوا إلى جزيرة كمران[٨]

---

(١) غوانمة، أيلة، ص٨٣.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص٣٠،٧٨،٩٠؛ سعيد، البحرية، ص١٨٢؛ أحمد، بنو رسول، ٤٩٤.

(٣) أيلة، ص٨٢.

(٤) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١٣٣، ١٣٦؛ غوانمة، أيلة، ص٨٣.

(٥) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١٥١؛ غوانمة، أيلة، ص٨٣.

(٦) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٨٤،٩٥؛ النهروالي، البرق اليماني، ص١٩؛ ابن علي، غاية الاماني، ق٢، ص٦٣١؛ غوانمة، أيلة، ص٨٤.

(٧) جازان: وهو موضع في طريق حاج صنعاء، ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص٩٤.

(٨) جزيرة كمران: هي جزيرة قبالة زبيد باليمن، ياقوت الحموي، معجم، مج٢، ص١٣٩.

وسارت الحملة إلى بندر المخا[1] ومنه توجهوا إلى عدن، واستقبلهم أميرها مرجان الظافري بكل ترحاب[2].

وتابعت الحملة مسيرها حتى وصلت (كجزات) على الساحل الهندي، فاستقبلهم سلطانها مظفر شاه بن محمود شاه وأكرمهم وأعطاهم أموالا كثيرة[3].وقد تمكنت هذه الحملة بمساعدة من الممالك الهندية المسلمة من الإنتصار على البرتغاليين في معركة شول البحرية في سنة ٩١٣هـ/ ١٥٠٨م، وقتلوا قائد الأسطول البرتغالي (لورنزو دالميدا)[4]

ومع نجاح العمليات العسكرية المملوكية في مياه المحيط الهندي، إلا أن السفن الاسلامية المملوكية لم تأخذ حريتها كما كانت في السابق، وذلك بسبب ترصد البرتغالين عند مدخل البحر الأحمر والمحيط الهندي للسفن المملوكية، كما أن التجار الفرنجة انقطعوا عن المجيء إلى مصر والشام بعد معركة شول، وذلك لحرج موقفهم أمام العالم المسيحي حيث سيتهمونهم بمساعدة السلطان المملوكي ضد البرتغاليين[5].

---

(١) بندر المخا: موضع باليمن بين زبيد وعدن بساحل البحر، ياقوت الحموي، معجم، مج٥، ص٦٧.

(٢) ابن علي، غاية الأماني، ق٢، ص٦٣٥-٦٣٦. أحمد، محمد عبد العال، البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة عليه "نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات المؤرخ اليمني "با مخرمة" كما سجلها في مخطوط "قلادة النحر" دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ١٩٧٩، ص١٠٣-١٠٦، وسيشار اليه لاحقا هكذا: أحمد، البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية.

(٣) النهروالي، البرق اليماني، ص٢٠؛ ابن علي، غاية الاماني، ق٢، ص٦٣٦.

(٤) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١٤٢؛ غوانمة، أيلة، ص٨٦؛ دراج، المماليك والفرنج. ص١٣٧؛
- Lane- Poole, Op.Cit., p350-352.

(٥) فهمي ، طرق التجارة، ص٩٠؛ دراج، المماليك والفرنج، ص١٣٤

إلا أن قائد القوات البرتغالية (فرنسيسكو دالميدا) نظم القوات البرتغاليـــة بعـد هزيمة شول ٩١٣هـ/ ١٥٠٨م، وفاجأ الأسطول المملوكي وهزمه في موقعة (ديو) سنة ٩١٤هـ/ ١٥٠٩م[١].

أما الأمير حسين الكردي فبعد هذه الهزيمة عاد إلى جدة وعمل تحصينات لــها خشية دخول البرتغاليين البحر الأحمر والوصول إلى جدة لتهديد المقدسات الاســلامية، وبعد أن انتهى من هذه التحصينات عاد إلـى مصـر حيـث وصلـها سنة٩١٨هـ/ ١٥١٢م[٢].

أما في القاهرة فقد كان لهزيمة ديو أثر كبير، حتى أن السلطان الغوري طلـب المعونة من البندقية لأن الضرر الذي سيلحق بها لا يقل عـن الضـرر الـذي لحـق بالمماليك، لأن وصول البرتغاليين للطريق إلى الهند، يعني أن يحل البرتغاليون محـل البنادقة في حمل السلع الشرقية إلى اوروبا[٣]، ومع ذلك تـهرب البنادقـة مـن طلـب المماليك معللين ذلك بحرج موقفهم أمام العالم المسيحي[٤].

أما البرتغاليون فبعد هزيمة ديو قويت شوكتهم وزاد أملهم في السـيطرة علـى البحر الأحمر والمحيط الهندي، لذلك غادر القائد البرتغالي (دالبوكيـوك) مينـاء جـوا الهندي من أجل تحقيق هدفهم، ولكنهم ما أن وصلوا عدن حتى وقف في وجههم أميرهـا

---

(١) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١٥٦؛ المليباري، تحفة المجاهدين، ص٢٥٣؛ ابن علي، غاية الاماني، ق٢، ص٦٢٣؛ فهمي، طرق التجارة، ص٣١،٩١؛ غوانمة، أيلة، ص٨٦؛ دراج، المماليك والفرنـج، ص١٣٧.

(٢) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٢٨٦-٢٨٧؛ النهروالي، البرق اليماني، ص١٩؛ المليبـاري، تحفـة المجاهدين، ص٢٥٣؛ أحمد، بنو رسول، ص٥٠٢.

(٣) فهمي، طرق التجارة، ص٧١؛ عاشور، مصر والشام، ص٢٥٤؛ الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص١٠٤.

(٤) فهمي، طرق التجارة، ص٣١،٨٥؛ أحمد، بنو رسول، ص٥٠٢.

مرجان الظافري مفوتا عليهم غرضهم من السيطرة عليـــها، وتركـــوا عـــدن وتـــابعوا مسيرهم حتى وصلوا كمران في سنة ٩١٩هـــ/ ١٥١٣م، وأخضعوها لسيطرتهم [١].

كما ترتب على وصول الأسطول البرتغالي إلى البحر الأحمر خوف أمير مكـــة من نزول البرتغاليين في ميناء جدة، لذلك أقام هو وجماعة من المماليك بجدة خوفا على الميناء من الفرنج وأرسلوها إلى السلطان يعلمونه بذلك[٢]، وما أن سمع السلطان حتـــى قام بإرسال حوالي ثلاثمائة شخص إلى السويس من أجل تجهيز المراكب التي عمرهـــا السلطان، وأرسل حسين الكردي إلى جده وسير معه أحد الأمراء من أجل الكشف عـــن أخبار الفرنج، ولم تقف جهود السلطان الغوري عند هذا الحد بل نزل بنفسه إلى مينـــاء السويس للإشراف على إنزال السفن الجديدة في البحر الأحمر[٣].

وما أن وصل حسين الكردي إلى جدة حتى بعث رسالة إلى السلطان الغـــوري بخبره فيها بخطورة الموقف المتمثل بسيطرة البرتغاليين على كمران، وأنه يخـــاف أن يسيطروا على جدة[٤]،وما أن علم السلطان الغوري حتى سارع بإنشاء اسطول جديد في السويس بمساعدة العثمانيين، الذين وقفوا معه جنبا إلى جنـــب فـــي مواجهـــة الخطـــر البرتغالي في المحيط الهندي[٥].

---

(١) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٣٠٧؛ ابن علي، غاية الاماني، ص٦٤٠؛ دراج، المماليك والفرنـــج، ص١٥٥.

(٢) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٣٠٧؛ عبدربه، سعد زغلول، "البرتغاليون والبحر الأحمـــر" الـدارة، الرياض، ع٢، ١٩٨١، ص١١٤، وسيشار إليه لاحقا هكذا ، عبد ربه، البرتغاليون.

(٣) ابن ايـــاس، بدائـــع الزهـــور، ج٤. ص٣٠٨،٣١٠-٣١١، ٣٦٢-٣٦٣،٣٦٦،٤٦٥-٤٦٦؛ عبدربـــه، البرتغاليون، ص١١٥ .

(٤) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٣٨٣؛ النهروالي، البرق اليماني، ص٢٠؛ المليباري، تحفة المجاهدين، ٢٥٣-٢٥٤؛ غوانمة، ايلة، ص٨٧؛ عبد ربه، البرتغاليون، ص١١٥.

(٥) النهروالي، البرق اليماني، ص١٩؛ المليباري، تحفة المجاهدين. ص٢٥٣- ٢٥٤.

ومع وصول الاسطول الجديد إلى جدة توجه معهم القائد حسين الكـــردي إلـــى جزيرة كمران حيث وصلوها سنة ٩٢١هـ/ ١٥١٥م[١]، وفوجئوا عند وصولهم كمـوان بالموقف العدائي من قبل السلطان الطاهري في اليمن، فعندما أرسل القائد حسين إلـــى السلطان الطاهري يطلب منه المساعدة من المؤن والأموال رفض ذلك خوفـــا مـــن أن يصبح التزاما سنويا عليه[٢]،إزاء هذا الموقف المتخاذل كان لابد للقائد حسين الكـــردي من السيطرة على الموانئ البحرية اليمنية، لإيجاد خط دفاع يمكنه اللجـــوء إليـــه عنـــد الحاجة، فقام بالسيطرة على زبيد[٣] في سنة ٩٢٢هـ/ ١٥١٦م، وعين عليها واليا مـــن قبله، وأبقى معه بعض القوات المملوكية[٤]،ثم سار القـــائد حســـين ومـــن معـــه إلـــى زيلع[٥]،فأصلح مراكبه وأخذ ما يحتاج إليه من المؤونة وتوجه إلى عدن، حيث حصـــل اشتباك بينه وبين أهل عدن، ولشدة مقاومة أهلها اضطر القائد حســـين الكـــردي إلـــى مغادرة عدن، واضطر الاسطول المصري للعودة إلى جدة[٦].

هكذا كان الواقع العربي الإسلامي، فبدلا من أن يقف العرب المســـلمون صفـــا واحدا في مواجهة الأخطار المحدقة بهم، نجد الخلافات والصراعات تمزقهم، وبدلا مـــن وقوف السلطان اليمني إلى جانب القائد حسين الكردي في صراعه مع الفرنـــج نجـــده يشغل القائد حسين الكردي بحروب داخلية تاركا المجال للبرتغاليين في تثبيت أقدامـــهم في المحيط الهندي. وقد لاحظنا أن المماليك عملوا كل ما بوسعهم من أجـــل مواجهـــة

---

(١) ابن علي، غاية الأماني، ق٢، ص٦٤٢؛ أحمد، البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية، ص١٢٩.

(٢) النهروالي، البرق اليماني، ص٢٠؛ ابن علي، غاية الامـــاني، ق٢، ص٦٤٣؛ أحمـــد، البحـــر الأحمـــر والمحاولات البرتغالية، ص١٣٠-١٣٢؛ غوانمة، أيلة، ص٨٨؛ عبدربه، البرتغاليون، ص١١٥.

(٣) زبيد: وهي مدينة مشهورة باليمن، أحدثت في أيام المأمون وبأزائها ساحل غلافقه وساحل المندب، انظر: ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص١٣١.

(٤) ابن اياس، بدائع الزهور،ج٥، ص٨٣؛ ابن علي، غاية الأماني، ق٢، ص٦٤٦-٦٤٧.

(٥) زيلع: جزيرة من جزر اليمن فيها سوق يجلب اليه المعزى من بلاد الحبشة وفيها جيل مـــن الســـودان، ياقوت الحموي، معجم، مج٣، ص١٦٤.

(٦) النهروالي، البرق اليماني، ص٢٣- ٢٤؛ ابن علي، غاية الأماني، ق٢، ص٦٤٨.

الخطر البرتغالي في المحيط الهندي، وعمل المماليك رغم ظروفهم الصعبة من أمراض وخلو خزينتهم من الأموال وافتقارهم للمعدات العسكرية من مدافع وبنادق وملح بارود على وقف هذا الخطر، وواكبت الدولة المملوكية الأحداث والتطورات الدولية، وأرسلت السفارات إلى الدول معلمة إياها بالوجود البرتغالي في المحيط الهندي[١].

دور العثمانيين في مواجهة الخطر البرتغالي:

على الرغم من الصراع والخلافات بين المماليك والعثمانيين، إلا أن العثمانيين لم يقفوا مكتوفي الأيدي إزاء ما يجري في المحيط الهندي من صراع بين المماليك والبرتغاليين، ودافعهم في ذلك نزعة دينية تتمثل في أن البرتغاليين لن يهدأ لهم بال حتى يصلوا إلى الأماكن المقدسة[٢]، لذلك كان بين المماليك والعثمانيين تبادل بالمعلومات وبالمعونات العسكرية، والدليل على هذه المعونات أن السلطان العثماني بايزيد الثاني أرسل في سنة ٩١٣هـ/١٥٠٧م القائد كمال إلى القاهرة، حيث يعتبر هذا القائد من أفضل القادة العثمانيين في الحروب الأوروبية[٣]. ويرى الغوانمة أن سبب مجيء هذا القائد هو الاطلاع عن قرب على ماهية الخطر البرتغالي، وليقدم النصح والمشورة للمماليك في حربهم ضد البرتغاليين، وذلك كون العثمانيين أكثر تقدما في تقنية الصناعات العسكرية بسبب احتكاكهم المباشر مع أوروبا في حروب طاحنة، في حين كانت الدولة المملوكية تحتفظ بأسلوبها الكلاسيكي القديم القائم على الفروسية[٤]،ولم تقف

---

(١) غوانمة، أيلة، ص٨٩.

(٢) فهمي، طرق التجارة، ص٩٢؛ دراج، المماليك والفرنج، ص١٤٨.

(٣) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص١١٩؛ غوانمة، ايلة، ص٩٠.

(٤) أيلة، ص٩٠.

المساعدة العثمانية عند هذا الحد، فقد زودوا المماليك بالأخشاب والأسلحة وهي سلع لم تكن متوفرة لدى المماليك بسبب أسلوبهم التقليدي القائم على الفروسية[1].

وعندما أرسلت الدولة المملوكية الأمير يونس العادلي إلى الدولة العثمانية ليشتري لهم الأخشاب والحديد والبارود، قام السلطان العثماني بايزيد الثاني بتجهيز كل ما يحتاجونه دون أن يأخذ ثمن ذلك[2].

وفي سنة ٩١٨هـ/ ١٥١٣م قام السلطان قانصوة الغوري بإرسال الرئيس حامد المغربي إلى العثمانيين لشراء أخشاب وحبال ومواد أخرى، فما أن وصل الرئيس حامد إلى الدولة العثمانية حتى استقبله السلطان العثماني، وأكرمه ولبى حوائجه[3]، بل أن المساعدة العثمانية للمماليك تمثلت أيضا بتقديم الخبرة في صناعة السفن الحربية، في سنة ٩٢١هـ/ ١٥١٥م، وذلك عندما جهز السلطان الغوري الأسطول الحربي في السويس كان بمساعدة عثمانية، حيث جهز حوالي عشرين مركبا حربيا[4]، وأرسل العثمانيون حوالي ألفي جندي تحت قيادة الرئيس سلمان العثماني والتحقت هذه القوات بأسطول حسين الكردي المرابط في جدة[5].

ويا حبذا أن الدولة العثمانية اكملت معروفها، ففي الوقت نفسه الذي كان فيه السلطان الغوري يحارب البرتغاليين، كان العثمانيون يتحركون للسيطرة على مصر

---

(١) المرجع السابق، ص٩٠.

(٢) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٢٨٥.

(٣) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٢٨٥؛ غوانمة، أيلة، ص٩١.

(٤) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٤، ص٣٦٥، ٤٥٨، ٤٦٧؛ أحمد، بنو رسول، ص٥٠٩؛ غوانمة، أيلة، ص٩١.

(٥) ابن اياس، بدائع الزهور، ج٥، ص٦٩-٧٠؛ المليباري، تحفة المجاهدين، ص٢٥٣-٢٥٥؛ فهمي، طرق التجارة، ص١٠٩؛ أحمد، بنو رسول، ص٥٠٩؛ دراج المماليك والفرنج، ص١٥٥.

لذلك جهز الغوري سنة ٩٢٢هـ/ ١٥١٦ جيشا لمواجهة العثمانيين، والتقى الطرفان عند مرج دابق، وكانت معركة فاصلة بينهما قتل فيها السلطان قانصوه الغوري[١].

ومن هنا يلحظ أن سلاطين الدولة المملوكية قد بذلوا كل ما في وسعهم من أجل تنشيط وحماية التجارة الشرقية في المحيط الهندي، سواء عن طريق تخفيف المكوس المفروضه على الحجاج والتجار، أم عن طريق تأمين الطرق التجارية البرية والبحرية. كما نجد أن المماليك وقفوا لصد الخطر البرتغالي في المحيط الهندي، إلا أن الظروف والنزاعات الداخلية بين المسلمين وقفت حائلا أمام ذلك.

المؤثرات والتأثيرات الحضارية للتجارة بين المسلمين وغيرهم:

إن تجارة المحيط الهندي لا تعني البيع والشراء بمعناها اللفظي، بل كانت أداة النقل الحضاري والدعوة والتبشير الديني وقد يحمل التاجر على الاستيطان، وذلك أن التجارة البحرية في هذا المحيط كانت تستغرق وقتا طويلا قد يصل إلى السنة أو السنتين، كمن يبحر إلى الهند أو الصين، حيث أن من يبحر إلى هذه المناطق لا بد أن يواجه صعوبات وكوارث وقرصنة، وعليه أن يمر بأكثر من ميناء ويخالط أكثر من شعب، وقد ترتب على تلك التجارة آثار دينية وثقافية واجتماعية وغيرها[٢].

أما أهم الآثار الحضارية لتجارة المحيط الهندي في العصر الإسلامي، فنستطيع أن نجملها فيما يلي:

١- **نشر الدين الإسلامي:** حيث كان للتجار العرب المسلمين أثر في نشر الإسلام، وذلك عندما كانوا يزاولون تجارة التوابل والعاج والأحجار الكريمة مع الهند والصين وشرقي أفريقيا، إذ أن هؤلاء التجار قد حملوا السلع بيد وباليد الأخرى

---

(١) ابن إياس، بدائع الزهور، ج٥، ص٦٩-٧٠؛ المليباري، تحفة المجاهدين، ص٢٥٥.

(٢) الألوسي، تجارة العراق، ص١٣.

تعاليم الإسلام، كما أن المسلمين الذين وصلوا إلى مناطق المحيط الهندي لم يكونوا تجارا فحسب، بل كان فيهم أدباء وعلماء[1]، ومن جملة الأساليب التي اتبعها التجار المسلمون في نشر الإسلام أن يسكنوا بعض المناطق التي يذهبوا إليها ويتزوجوا من فتيات تلك المناطق ، باعتبار زوجة المسلم يتحتم عليها أن تعتنق الإسلام[2]، ومثال ذلك ما حدث في صيمور إذ كان فيها قرابة عشرة آلاف مسلم، ومن بين هؤلاء كان من ولدوا من آباء عرب[3]، وترتب على نشر الدين الإسلامي إنشاء المساجد وازدياد المسلمين في مناطق المحيط الهندي، وإدخال اللغة العربية للأغراض الدينية[4].

٢- **نشر اللغة العربية:** إذ كان تأثير اللغة العربية في مناطق المحيط الهندي مزدوجا دينيا ولغويا، ففي مجال اللغة ازداد تأثير اللغة العربية على لغة المناطق التي وصلت إليها التجارة في المحيط الهندي، ذلك أن انتشار الدين الإسلامي تطلب تعلم اللغة العربية لأنها لغة القرآن، كما رافق عملية انتشار الإسلام دخول العديد من المفردات الدينية التي تحتاجها قراءة القرآن وفرائض الدين الإسلامي وتعاليمه ومعاملات الأحوال الشخصية من زواج وطلاق وإرث، وعلى سبيل المثال بلغت الكلمات العربية المستعملة في اللغة الهندية حوالي ٦٥٠ كلمة من هذه الكلمات

---

(١) الألوسي، عادل محي الدين، العروبة والإسلام في جنوب شرقي آسيا: الهند والصين، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٨، ص١٦، ٢٠، وسيشار إليه لاحقا هكذا: الآلوسي، العروبة والإسلام؛ شلبي، رؤوف، الإسلام في أرخبيل الملايو ومنهج الدعوة إلهي، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٨١، ص٥٤، وسيشار إليه لاحقا هكذا: شلبي، الإسلام في أرخبيل الملايو؛ عثمان، تجارة المحيط، ص٤٧-٤٨؛ الصيني، العلاقات، ص١٤٥، ١٦٠.

(٢) الألوسي، تجارة العراق، ص١٧١؛ السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ط٢، ١٩٨٦، ص٤٤، وسيشار إليه لاحقا هكذا: السامر، الأصول التاريخية.

(٣) المسعودي، مروج، ج١، ص٢١٠؛ هايد، تاريخ التجارة، ص٥٠.

(٤) الصيني، العلاقات، ص٢٨٧؛ الألوسي، العروبة والإسلام، ص٣٠.

مصطلحات مالية وتجارية، مما يدل على مدى تأثير التجارة العربية الإسلامية على مناطق المحيط الهندي[١].

كما نجد تأثيرا متبادلا بين العرب والهنود إذ نجد عشرات الكلمات الهندية مستعملة في العربية في المجالات الاقتصادية، من هذه الكلمات المعربة الموز وأصله عندهم "موجا" والكافور وأصله عندهم "كابوررا"[٢].

أما عن مدى تأثير اللغة العربية وانتشارها في الصين، فنجد مثالا لذلك ما ذكره ابن بطوطة وهو في إحدى مدن الصين ، حيث كان أهل الطرب يغنون ومن ضمن الأغاني التي غنوها الأغاني العربية[٣]، ويرى الصيني ان اللغة العربية قد راجت إلى حد بالغ، حتى مال الأمراء إلى الاستماع إلى أغانيها فوجدوا فيها طربا وسرورا[٤].

كما نجد تأثيرا متبادلا من الناحية الثقافية بين الصين والعرب المسلمين، حيث دخلت إلى ألسنة الصينيين بعض الكلمات العربية مثل إيمان، عذاب، حج، روح، عالم ...الخ[٥].

كما انتقلت بعض الكلمات الصينية إلى العربية وهذه الكلمات مثل كمخا والشاي[٦]، علاوة على أن بعض الكلمات العربية دخلت في الأدب الصيني بواسطة التجارة منها (زعفران) و(ياسمين) و(حناء) و(حلبة) [٧].

---

(١) الألوسي، تجارة العراق، ص١٧٨؛ الألوسي، العروبة والإسلام، ص٦٩.
(٢) الألوسي، العروبة والإسلام، ص٣٥.
(٣) ابن بطوطة، رحلة، مج٤، ص ٢٨٩-٢٩٠.
(٤) العلاقات، ص٢٩٧.
(٥) الصيني، العلاقات، ص٣٠٣.
(٦) المرجع السابق، ص٣١٠.
(٧) المرجع السابق، ص٣١٣.

٣- الاستيطان العربي في الهند والصين وبعض مدن السواحل الشرقية الافريقية وجزر المحيط الهندي: كان من عادة تجار المحيط الهندي أما أن يسافروا مع عائلاتهم أو يبحروا بمفردهم، وفي كلتا الحالتين أتيح لهم المجال للتعرف على السكان والاختلاط بهم، وأحيانا الزواج من نساء تلك البلاد مما يمتن من علائقهم الاجتماعية ويشدهم إلى السكان المحليين، ونتيجة لفعالية التجارة البحرية التي زاولها المسلمون وأقوام أخرى في المحيط الهندي أصبحت لهم مراكز تجارية على سواحل المحيط الهندي، وانتشرت المراكز الإسلامية على طول الطريق البحري[(١)].

كما كان الزواج وسيلة ناجحة من وسائل نشر الإسلام، حيث يرجع انتشار الإسلام إلى التجار العرب المسلمين الذين استوطنوا تلك المناطق وتصاهروا مع أهلها وبالتالي كن هؤلاء النسوة يعتنقن دين أزواجهن، أي أنهن يتحولن إلى الإسلام، وبالتالي فقد نشأ جيل جديد من آباء عرب مسلمين وأمهات هنديات أو صينيات، مثل الجيل الذي نشأ في صيمور حيث كان يطلق عليهم بياسرة[(٢)].

٤- *المؤثرات المعمارية:* كما أن التجار العرب المسلمون الذين قاموا بنشر الإسلام في مناطق المحيط الهندي قد شيدوا المساجد على الطراز العربي الإسلامي، وأدخلوا الفن المعماري العربي، ومثال ذلك ما فعلوه بالهند، حيث اختلط الفن العربي بالفن الهندي ليصبح فنا معماريا عرف بالفن المعماري الشرقي[(٣)]. وعن مدى تأثير الفن المعماري العربي في الصين انشاء مسجد تسي تون الكبير الذي تنتصب بوابته على ارتفاع عشرين مترا وقد بني على طراز المسجد الأموي في

---

(١) السامر، الأصول التاريخية، ص١٤؛ شلبي، الإسلام في أرخبيل الملايو، ص٤٢؛ الصيني، العلاقات، ص١٧٨.

(٢) المسعودي، مروج، ج١، ص٢١٠؛ الألوسي، تجارة العراق، ص١٧١؛ الألوسي، العروبة والإسلام، ص١٦؛ أحمد، العلاقات، ص١٢٣.

(٣) الألوسي، العروبة والإسلام، ص٣٠.

دمشق وفي جداره نحتت لوحة تقول أن العرب بنوه في سنة ٤٠٠هـ/١٠٠٩م ثم قام بترميمه أحد المسلمين القادمين من القدس اسمه أحمد عام ٧١٠هـ/١٣١٠م.[١] كما نجد في العماره علاقة فنية خفيفة نراها في محاريب مساجد الصين حيث أننا نرى في محراب مسجد كانتون زخرفة على الطراز العربي إلى حد يثير الاعجاب.[٢]

٥- **السلع المتبادلة:** ففي سنة ١٩٧٤ عثر في خليج تسي تون- تشيونتشو الآن على سفينة خشبية بحالة جيدة يرجع تاريخها إلى ما بين القرنين السادس والسابع الهجريين/ الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين وهي سفينة تجارية من النوع الكبير طولها ٢٤ مترا وعرضها ٩ أمتار وعثروا فيها على بقايا الصندل المعطر، وعقاقير طبية ولبان وفلفل، ودرع سلحفاة، وبخور وعنبر[٣].

وعثروا كذلك على بعض منتجات بلاد العرب مثل الأعشاب الطبية، واللبان الذي اشتهرت به عمان، الصندل الأحمر نقلوه من أفريقيا، كما عثروا في أطلال الفسطاط بمصر (جنوب القاهرة) على الآلاف من أواني القيشاني الصيني نقلت إلى مصر عن طريق التجار العرب عبر الشام[٤].

وتبين أيضا أن الخزف الصيني وصل إلى مصر على عهد أحمد بن طولون- حاكم مصر في منتصف القرن الثالث هجري/ التاسع الميلادي، ثم قام المصريون بتقليده، في عهد الدولة الفاطمية، ومن ثم في عصر المماليك، كما عثر في سامراء بالعراق على خزف صيني وردت عن طريق التجار[٥].

---

(١) هويدي، الاسلام في الصين، ص٥٤.

(٢) الصيني، العلاقات، ص٢٤٢.

(٣) هويدي، الإسلام في الصين، ص٥٦.

(٤) المرجع نفسه، ص٥٦.

(٥) المرجع نفسه، ص٥٦.

ونقل العرب من الصين الحرير وصناعته، وصناعة الورق، والبارود، والابرة المغناطيسية، وقد أنشئ أول مصنع للورق خارج الصين سنة ١٧٨هـ/ ٧٩٤م، في بغداد، ثم انتقلت صناعة الورق إلى دمشق والقاهرة والاسكندرية ومنها إلى صقلية واسبانيا واوروبا[١].

وبالمقابل نقل العرب إلى الصين علوم الطب والرياضيات والفلك والاعشاب الطبية والاحجار الكريمة[٢].

٦- **المؤثرات الدبلوماسية وتبادل السفارات:** الظاهر أن السفارات الرسمية التي تبودلت بين أباطرة الصين والخلفاء الامويين لم تكن كثيرة لأن الكتب العربية لم تذكر إلا عدة بعثات، أما العلاقة الدبلوماسية بين الصين والخلفاء العباسيين قد وردت في مواقع عديدة وإن نقصت منها بعض التفاصيل[٣].

وقد بلغت هذه العلاقات والسفارات أوجها في عهد أبو جعفر المنصور، حيث أن الامبراطورية الصينية تعرضت في منتصف القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي لتمرد كبير قادة القائد (شي غولي) مما اضطر امبراطور الصين (هس وان تسنغ) إلى التنازل عن عرشه لابنه (سو) الذي استغاث بالخليفة العباسي المنصور عالماً بالصلات الوثيقة المتنامية بين الحكام المسلمين والبلاط الصيني وبالقوة المتعاظمة لجيش المسلمين[٤].

ولم يتردد أبو جعفر المنصور في الاستجابة لاستغاثة ابن الامبراطور وأرسل إليه وحدات من جيش المسلمين قيل انهم حوالي أربعة آلاف رجل، ونجح الامبراطور بمساعدتهم في استرجاع عرشه الأمر الذي أدى إلى تعميق الصلات بين العباسيين

---

(١) هويدي، الاسلام في الصين، ص٥٦.

(٢) المرجع نفسه، ص٥٧.

(٣) الصيني، العلاقات، ص١٨١.

(٤) هويدي، الإسلام في الصين، ص٥٠.

وامبراطور الصين من ناحية وترتب عليه أيضاً ان استبقى الامبراطور هؤلاء الجنود فتزوجوا صينيات وأسهموا في غرس بذور سلالة الصينيين العرب المسلمين. [1]

٧- **المؤثرات الملاحية:** أما الملاحة فقد تقدمت في القرن السادس الهجري/ الثاني عشر ميلادي تقدماً كبيراً باستعمال ابرة المغناطيس كما يسميها العرب،وكانت هذه الابرة معلومة عند الصينيين من عهد قديم باسم (الابرة المشيرة إلى الجنوب) فتعلّم العرب منهم في اسفارهم البحرية إلى الصين، وقد أفادت هذه الابرة المغناطيسية السفر البحري أفادة كبيرة، وسهلت السير في البحار وأمنت التجار من الضلال، وكانت النتيجة الطبيعية أن تقدمت التجارة البحرية بين الصين والعرب وذلك ما تراه في زيادة الرسوم والضرائب والإيرادات الحكومية[2].

ومن هنا تبين أن العرب قد سافروا إلى الشرق الأقصى، وتعلموا استعمال الابرة المشيرة إلى الجنوب من الصينيين، ثم تعلمها منهم أهل أوروبا بواسطة البرتغاليين بعد احتكاكهم بالعرب المسلمين في المحيط الهندي، وأما ما ورد في بعض المؤلفات من أن الابرة المغناطيسية من اختراعات الفرنجة، فقد دحضه كثير من علماء حيث اجمعوا على تعلم العرب استعمال هذه الابرة من الصينيين، ثم تعلمها أهل اوروبا منهم، فأصبحت الآن آلة لا يمكنهم الاستغناء عنها في الاسفار البحرية، وهذه المعرفة هي إحدى نتائج العلاقة التجارية في المحيط الهندي في القرون الوسطى[3].

٨- **المؤثرات الفنية (فن الخزفيات والصناعات الخشبية):** ومن الصناعات التي نال بها الصينيون شهرتهم في العالم الحرير والفخار والخزف والتصوير، وآثار مدينة سامراء تؤكد وجود علاقات صناعية بين الصين وعاصمة الخلافة العباسية

---

(١) هويدي، الإسلام في الصين، ص٥٠-٥١.

(٢) الصيني، العلاقات، ص١٣٧.

(٣) المرجع نفسه، ص٣٠٨-٣١٠.

في القرن الثالث هجري/ التاسع الميلادي لأن من بين حفريات سامراء بعض أوان إسلامية، ضعت على شاكلة اوان صينية، وعدد كبير من خزف الصين التي وردت إلى بغداد، وان هذه الأنواع من الأواني الصينية كلها محاكاه لصناعة الصين، وقد وصلت هذه المحاكاه إلى درجة يكاد الإنسان لا يميز بينها وبين صناعة الصين الأصلية[1].

ومن بين الصناعات التي صنعت في سامراء محاكاه للصناعة الصينية، نوع من الاباريق له فم قصير مستقيم ومقبض عليه اذن أو عروة ونقوش أخرى خاصة للأواني الصينية التي قد صنعت في عهد تانغ(٦١٨-٩٠٦م) وهي ذو خطوط زجاجية صفراء اللون، مع زركشة في لون احمر قان، واما من ناحية المحاكاة فلم تكن منحصرة في الألوان والأشكال فحسب بل في الزخرفة والنقوش[2]، ومثال ذلك ما فعله المصريون فقد نجحوا في محاكاة لون زجاج شفاف في الصين فنقلوا زخارفها الطبيعية إلى صناعاتهم مثل الاسماك والطيور والاوراق المنبسطة المعرجة غير أنها مغايره لأخواتها الصينية من ناحية المادة والشكل الجسمي، أما بالنسبة للتصوير فقد انتقل من الصين إلى العراق في أوائل القرن الثامن للميلاد بالرغم من عدم رغبة العرب به لعدم حاجتهم إليه في حياتهم العلمية حيث كانوا مشتغلين في تنظيم الدولة وترتيب الولايات الجديدة وفي توسيع الدولة الإسلامية، ومع دخول الفرس فقد قبل المسلمون بعض الأمر من التصوير الصيني من ناحية الأساليب والزخارف ولعلهم كانوا يحاكون في تصويرهم الزخارف الصينية التي وجدوها في الغضائر لعهد تانغ[3].

(١) الصيني، العلاقات، ٢٥٣.

(٢) المرجع السابق، ص٢٥٣-٢٥٤.

(٣) المرجع السابق، ص٢٦٤-٢٦٥.

٩- **نقل الصناعات:** حيث شمل الصناعات التي كانت في الصين فراجت في الممالك الإسلامية بواسطة العرب أو من العرب فراجت في الصين، وأهم هذه الصناعات هي:

١. **صناعة الورق:** وهو بلا شك من صناعات الصين قد أخذها العرب في سمرقند،ثم روجوها في الممالك الإسلامية[١].والذي اخترع الورق هو "تساي لون" عاش في القرن الاول للميلاد، فعمت هذه الصناعة في بلاد الصين، وانتفع اهلها بها فلما حلَّ الاتصال السياسي بين الصين والعرب في آسيا الوسطى تعلموها في سمرقند ثم انتشرت سريعاً إلى البلاد الإسلامية حتى قيل أن الورق كانت يباع في سوق بغداد سنة ١٧٨هـ/ ٧٩٤م[٢].

٢. **البارود:** وهو سفوف مخلوط من ملح وكبريت وفحم صالح لقذف المقذوفات، وهو من صناعة العرب فأخذتها الصين[٣].

٣. **الفخار والخزف:** حيث ذكر كثير من علماء العرب مهارة الصينيين في الصناعات فالرجل الصيني خلق صانعاً وطبيعتة تميل إلى الانهماك في الصناعات. ومن الصناعات التي نال بها الصينيون شهرتهم في العالم، الحرير والفخار، والخزف، والتصوير ومنهم انتقل إلى العرب. [٤]

---

(١) الصيني، العلاقات، ص٢٤٢.

(٢) المرجع السابق، ص٢٤٣.

(٣) المرجع السابق، ص٢٤٧.

(٤) المرجع السابق، ص٢٥٢.

الخاتمة

الخاتمة

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في تجارة المحيط الهندي في العصر الاسلامي، حيث شهد نشاطاً تجارياً هاماً عبر العصور، وذلك بحكم موقعه الجغرافي المتوسط بين القارات، وزاد من تلك الأهمية وجود البحار والمواد الأساسية للتجارة، مما شجع على وجود العلاقات التجارية التاريخية بين العرب المسلمين وشرقي أفريقيا والشرق الأقصى. وقد خلصت هذه الدراسة إلى العديد من النتائج أهمها:

١- كان للعرب المسلمين نشاط تجاري في المحيط الهندي، في العصرين؛ الراشدي والأموي، غير أن هذا النشاط لم يظهر بشكل واضح لأن التاريخ كتب في العصر العباسي وليس في العصر الأموي وكان الإهتمام بالعصر الذي عاش فيه المؤرخ نفسه أما العصور السابقة فقد اعتمدوا على الرواية الشفوية التي تهتم بحفظ أحاديث رسول الله والتأريخ لحركة الفتح الإسلامي.

٢- كان العرب المسلمون سادة التجارة في المحيط الهندي، منذ القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي وحتى وصول البرتغاليين في القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، وذلك بسبب ما بذله خلفاء الدولة الإسلامية وسلاطينها، لتشجيع هذه التجارة وحمايتها، وكان أوج هذه السيادة في العصر العباسي، لأنه عندما جاءت الدولة العباسية كانت الدولة الإسلامية مستقره وهادئه مقارنة مع الدولة الأموية وبالتالي أولى الخلفاء العباسيين التجارة جل اهتمامهم.

٣- كان الخليج العربي وبحر القلزم (الأحمر) منفذين بحريين هامين على المحيط الهندي، وذلك بسبب نشاط الحركة التجارية فيهما، لأنهما الطريقان البحريان اللذان سلكتهما السفن الإسلامية إلى الشرق الأقصى وشرقي أفريقيا، كما كان للموانئ العربية دورها في النشاط التجاري في هذا المحيط، وذلك بسبب وقوع

هذه الموانئ على سواحل البحار المتصلة بالشرق الأقصى، حيث غدت تشكل محطات هامة للسفن المحملة بالسلع الشرقية.

٤- كانت عملية صناعة سفن المحيط الهندي ذات طبيعة خاصة من حيث نوعية الخشب أو طريقة البناء أو عملية جلفطة السفينة، حيث استخدمت سفن المحيط الهندي خشب جوز الهند او خشب الساج الذي يمتاز بمقاومته للتأثيرات البحرية، كما كانت الواح السفن في المحيط الهندي تخاط بحبال من الليف مع بعضها بعضاً، أما عملية الجلفطة فقد جلفطت سفن المحيط الهندي بالدسر، من عيدان النخل ثم تسقى بالسمن أو بدهن سمك القرش.

٥- لقد كان لطبقة تجار الكارم، التي ظهرت في العصر الفاطمي، دور كبير في تنشيط التجارة الشرقية، وقد استمرت تقوم بهذا الدور حتى أواخر الدولة المملوكية، حين سيطر سلاطين المماليك على التجارة، ولم نعد نسمع عن هذه الطبقة شيئاً، مما يعني اضمحلالها واندثار نشاطها.

٦- كما كان لوصول البرتغاليين إلى رأس الرجاء الصالح أثر في انهيار حركة التجارة الشرقية، بسبب تحول النشاط التجاري إلى أسواق لشبونة، بعدما كانت تسيطر على ذلك الدولة المملوكية.

٧- إن العرب قد تعلموا استعمال الإبرة المشيرة إلى الجنوب (البوصلة) من الصينيين، ثم تعلمها أهل اوروبا من العرب بواسطة البرتغاليين بعد احتكاكهم بالعرب المسلمين في المحيط الهندي، ومن هنا تنتفي الآراء التي تقول بأن الإبرة المغناطيسية من إختراعات الاوروبيين.

٨- وأخيراً نستطيع القول أن التجارة في المحيط الهندي قـــد تركــت مؤثــرات وتأثيرات متبادلة بين شعوب المحيط سواء كانت هذه المؤثرات دينية ، ثقافيـــة، معمارية، فنية، ملاحية، دبلوماسية، أو استيطان في المناطق التي وصلوا اليها.

المصـادر والمراجــع

المصادر المخطوطة:

١. ابن اياس، محمد بن أحمد (ت٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، نشق الأزهار في عجائب الأقطار، صورة عن مخطوط محفوظ في الخزانة العامة- الرباط، رقم ١٢٢د، وتوجد نسخة عنه على ميكروفلم في مركز الوثائق والمخطوطات في الجامعة الأردنية رقم ٣٥٨.

٢. ابن السباهي زاده، محمد بن علي (ت٩٩٧هـ/١٥٨٨م)، أوضح المسالك إلى مغرفة البلدان والممالك، صورة عن مخطوط محفوظ في مكتبة بودليان- اكسفورد، رقم ٣٠٢ مجموعة بوكك، وتوجد نسخة عنه على ميكروفلم في مركز الوثائق والمخطوطات في الجامعة الأردنية رقم ٧٨.

المصادر العربية المطبوعة:-

٣.القرآن الكريم

٤.ابن الأثير، عز الدين ابو الحسن علي بن محمد الجزري، (ت٦٣٠هـ/١٢٣٢م)، أسد الغابة في معرفة الصحابة، ٥ مجلدات، تحقيق محمد إبراهيم البنا ومحمد أحمد العاشور، ومحمود عبدالوهاب فايد، دار الشعب، بيروت، (د.ت).

٥.ــــــــــــــ، الكامل في التاريخ، ١٢ جزء، دار صادر ، بيروت، ١٩٦٦.

٦. الادريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد بن ادريس الحسني، (ت٥٦٠هـ/١١٦٤م)، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، مجلدين، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩م.

٧. الأدفوي، أبو الفضل جمال الدين جعفر بن ثعلب، (ت٧٤٨هـ/١٣٤٧م)، الطالع السعيد الجامع أسماء نجباء الصعيد، تحقيق سعد محمد حسن، مراجعة، طه الحاجري، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٦٦م.

٨. الاسكندراني، محمد بن قاسم بن محمد النويري، (ت٧٧٥هـ/١٣٧٢م)، كتاب الإلمام في فيما جرت به الأحكام والأمور المقضية في وقعة الاسكندرية، الجزء الثاني، تحقيق عزيز سوريال عطية، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد- الدكن، الهند، ١٩٦٩م.

٩. الاصطخري، أبو اسحاق إبراهيم محمد الفارسي، (ت٣٢١هـ/٩٣٣م)، مسالك الممالك، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٦٧م.

١٠. ابن اعثم الكوفي، أبو محمد أحمد بن أعثم، (ت٣١٤هـ/٩٢٦م)، الفتوح، ٨ أجزاء، إشراف محمد عبدالمعين خان ، مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد- الدكن، الهند، ١٩٦٨م.

١١. ابن الأكفاني، محمد بن إبراهيم بن ساعد الانصاري السنجاري، (ت٧٤٩هـ/١٣٤٨م)، نخب الذخائر في أحوال الجواهر، تحقيق الأب انستاس الكرملي، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٩١م.

١٢. ابن اياس، أبو البركات محمد بن أحمد الحنفي المصري، (ت٩٣٠هـ/١٥٢٣م)، تاريخ مصر المعروف باسم بدائع الزهور في وقائع الدهور، ٥ أجزاء، تحقيق محمد مصطفى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ط٢، ١٩٨٢-١٩٨٤.

١٣. ــــــــــــــ، نزهة الأمم في العجائب والحكم، تقديم وتحقيق محمد زينهم محمد عزب، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٥م.

١٤. بامخرمة، أبو عبدالله الطيب بن عبدالله بن أحمد ، (ت٩٤٧هـ/١٥٤٠م)، تاريخ ثغر عدن وتراجم علمائها، اعتنى به علي حسين علي عبدالحميد، دار الجيل، بيروت، دار عمار، عمان، (د.ت).

١٥. ابن بطوطة، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، (ت٧٧٩هـ/١٣٧٧م)، رحلة ابن بطوطة المسماة تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، ٥مجلدات، تحقيق عبدالهادي التازي، مطبعة المعارف الجديدة، الرباط، ١٩٩٧م.

١٦. البكري، أبو عبيد عبدالله بن عبد العزيز بن محمد، (ت٤٨٧هـ/١٠٩٤م) ، المسالك والممالك، جزءان، حققه وقدم له، ادريان فان ليوفن وآندري فيري، الدار العربية للكتاب، والمؤسسة الوطنية للترجمة والتحقيق والدراسات، تونس، ١٩٩٢م.

١٧. ــــــــــــــ: معجم ما استعجم من اسماء البلاد والمواقع، ٤ أجزاء، تحقيق مصطفى السقا، عالم الكتب، بيروت، ط٣، ١٩٨٣م.

١٨. البلاذري، أبو الحسن أحمد بن يحيى بن جابر، (ت٢٧٩هـ/٨٩٢م)، فتوح البلدان، راجعه وعلق عليه رضوان محمد رضوان، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٣م.

١٩. البيروني، أبو الريحان محمد بن أحمد، (ت٤٤٠هـ/١٠٤٨م)، تحقيق ماللهند من مقولة مقبولة في العقل او مرذولة ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد- الدكن، الهند، ١٩٥٨م.

٢٠. ابن البيطار، ضياء الدين عبدالله بن أحمد الأندلسي المالقي، (ت٦٤٦هـ/١٢٤٨م)، الجامع لمفردات الأدوية والأغذية، ٤ مجلدات، مطبعة المثنى، بغداد، (د.ت).

٢١. ابن تغري بردي، جمال الدين أبو المحاسن يوسف، (ت٨٧٤هـ/١٤٦٩م)، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة، ١٦جزء، قدم له وعلق عليه محمد حسين شمس الدين، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٢م.

٢٢. الثعالبي، أبو المنصور عبدالملك بن محمد النيسابوري، (ت٤٢٩هـ/١٠٣٧م)، ثمار القلوب في المضاف والمنسوب ، جزءان، تحقيق وشرح إبراهيم صالح، دار البشائر، دمشق، ١٩٩٤م.

٢٣. الجاحظ، أبو عثمان بن بحر البصري (ت٢٥٥هـ/٨٦٨م)، التبصر بالتجارة في وصف ما يستظرف في البلدان من الأمتعة الرفيعة والأعلاق النفيسة والجواهر الثمينة، نشره وصححه وعلق عليه حسن حسني عبدالوهاب التونسي، مكتبة الخانجي، القاهرة، ط٣، ١٩٩٤.

٢٤. ابن جبير، أبـــو الحســين محمــد بــن أحمــد الكنــاني الأندلســي (ت٦١٤هـ/١٢١٧م)، تذكرة الأخبار في أتفاقات الاسفار المشهور برحلة ابن جبير، دار صادر، دار بيروت، بيروت، ١٩٦٤.

٢٥. ابن حجر العسقلاني، أحمد بن علي بن محمد بن محمـــود الشـــافعي (ت٨٥٢هـ/١٤٤٨م)، أنباء الغمر بأبناء العمر في التـــاريخ، ٩ أجــزاء، طبع تحت مراقبة عبدالمعيد خان، دار الكتـــب العلميـــة، بـــيروت، ط٢، ١٩٨٦.

٢٦. ــــــــــــــ، الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة، ٥ أجـــزاء، تحقيق محمد سيد جاد الحق، دار الكتب الحديثة، القـــاهرة، ط٢، ١٩٦٦-١٩٦٧.

٢٧. الحميري، أبو عبدالله محمد بـــن عبدالمنعـــم (ت٩٠٠هـــ/١٤٩٤م)، الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس، مكتبـــة لبنـــان، بيروت، ١٩٧٥.

٢٨. الحنبلـــي، أبـــو الفـــــلاح شـــهاب الديـــن عبدالحـــي بـــن العماد(ت١٠٨٩هـ/١٦٧٨م)، شذرات الذهب في أخبار مـــن ذهـــب، ٨ أجزاء، تحقيق لجنة إحياء التراث العربي، دار الآفاق الجديدة، بـــيروت، ١٩٨٧.

٢٩. ابن حوقل، أبو القاسم بن حوقل النصيبي (ت بعد ٣٦٧هـــ/٩٧٧م) ، صورة الأرض، مطبعة بريل، ليدن، ١٩٦٧.

٣٠. ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبـــدالله (ت٣٠٠هـــ/٩١٢م)، المسالك والممالك، بريل، ليدن، ١٨٨٩.

٣١. ابن خلكـــان، أبـو العبـاس أحمـد بـن محمـد بـن أبـي بكـر (ت٦٨١هـ/١٢٨٢م)، وفيات الأعيان وأنباء ابناء الزمـــان، ٨ أجـزاء، تحقيق إحسان عباس، دار صـادر، بيروت (د.ت).

٣٢. أبن خياط، أبو عمـرو خليفـة بـن خيـاط بـن أبـي هبـيرة (ت ٢٤٦هـ/٨٦٠م)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق أكرم ضياء العمـري، دار القلم، بيروت، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط٢، ١٩٧٧.

٣٣. الدمـيري، كمـال الديـن محمـد بـن موسـى بـن عيسـى (ت٨٠٨هـ/١٤٠٥م)، حياة الحيوان الكبرى، جزءان، وضـع حواشـيه وقدم له أحمد حسين بسيج، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٩٤.

٣٤. الدواداري، ابن أيبك أبو بكر بن عبدالله (ت٧٣٤هـ/١٣٢٣م)، كـنز الدرر وجامع الغرر" الدرة المضية في أخبار الدولة الفاطمية" ج٦، تحقيق صلاح الدين المنجد، المعهد الألماني للآثار الشـرقية، قسـم الدراسـات الإسلامية، القاهرة، ١٩٦١.

٣٥. الذهبي، شمس الدين محمد بن أحمد بن عثمان (ت٧٤٦هـ/١٣٤٥م)، تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، (حوادث ووفيات ٢٥١-٢٦٠. حوادث ووفيات ٢٦١-٢٧٠)، تحقيق الدكتور عمر عبدالسلام تدمـري، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٩٢.

٣٦. ـــــــــ، سير أعـلام النبـلاء، ٢٣ جـزء، تحقيـق شـعيب الأرناؤوط وآخرون، مؤسسة الرسالة، بيروت، ط٢، ١٩٨٤.

٣٧. الرامر هرمزي، بزرك بن شهريار (ت منتصف القرن ٤هـ/١٠م)، عجائب الهند بره وبحره وجزايره، نشر النص ب.أ، فان ديرليث، ترجمة إلى الفرنسية ل. مارسيل دفيك، ليدن، ١٨٨٣-١٨٨٦.

٣٨. ابن رسته، ابو علي أحمد بن عمر (ت٢٩٠هـ/٩٠٢م)، الأعلاق النفيسة، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١.

٣٩. الزبيدي، محمد مرتضى الحسيني الواسطي (ت٨٦١هـ/١٤٥٦م)، تاج العروس، ١٠ مجلدات، دار صادر، بيروت، ١٩٦٦.

٤٠. ـــــــــــــــ، معجم أسماء النباتات الواردة في تاج العروس، تحقيق محمود مصطفى الدمياطي، مطبعة لجنة البيان العربي، القاهرة، ١٩٦٥.

٤١. السبتي، القاسم بن يوسف بن محمد بن علي (ت٧٣٠هـ/١٣٢٩م)، مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبدالحفيظ منصور، الدار العربية للكتاب، ليبيا، تونس، ١٩٧٥.

٤٢. سبط بن الجوزي، شمس الدين ابو المظفر يوسف بن قزاوغلي (ت٦٥٤هـ/١٢٥٦م)، مرآة الزمان في تاريخ الأعيان، تحقيق إحسان عباس، دار الشروق، بيروت، دار الشروق، القاهرة، ١٩٨٥.

٤٣. السجلات المستنصرية، تقديم ودراسة عبدالمنعم ماجد، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٠.

٤٤. السخاوي، محمد بن عبدالرحمن بن أبي بكر بن عثمان (ت٩٠٢هـ/١٤٩٦م)، الضوء اللامع لأهل القرن التاسع، ١٢ جزءاً، مكتبة الحياة، بيروت، (د.ت).

٤٥. ابن سعد، أبو عبدالله بن سعد بن منبع البصري الزهري (ت٢٣٠هـ/٨٤٤م)، الطبقات الكبرى، ٩ مجلدات، دار صادر، دار بيروت، بيروت، ١٩٥٨.

٤٦. ابن سعيد، أبو الحسن علي بن موسى المغربي (ت٦٧٣هـ/١٢٧٤م)، كتاب الجغرافيا، تحقيق اسماعيل العربي، المكتب التجاري للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٠.

٤٧. سليمان، التاجر (ت٢٣٧هـ/٨٥١م) ، أخبار الصين والهند، أكمله أبو زيد السيرافي (ت٢٦٧هـ/٨٨٠م)، تحقيق وتحليل إبراهيم الخوري، دار الموسم للإعلام، بيروت، ١٩٩١م.

٤٨. أبو شامة، شهاب الدين عبدالرحمن بن اسماعيل المقدسي الدمشقي (ت٦٦٥هـ/١٢٦٦م)، الروضتين في أخبار الدولتين النورية والصلاحية، ٥ أجزاء، تحقيق إبراهيم الزيبق، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٧.

٤٩. ابن شاهين الظاهري، غرس الدين خليل (ت٨٧٣هـ/١٤٦٨م)، زبدة كشف الممالك وبيان الطرق والمسالك، وضع حواشيه خليل منصور، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧.

٥٠. شيخ الربوة، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن أبي طالب الدمشقي (ت٧٢٧هـ/١٣٢٦م)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، مطبعة الأكاديمية الامبراطورية، مدينة بطربوغ، ١٨٦٥.

٥١. الصفدي، صلاح الدين خليل بن أيبك (ت٧٦٤هـ/١٣٦٢م)، الوافي بالوفيات، ج٢٤، باعتناء محمد عدنان البخيت، مصطفى الحياري، فرانز شتايز، شتوتكارت، ١٩٩٣.

٥٢. ابن الصيرفي، الخطيب الجوهري علي بن داود (ت٩٠٠هـ/١٤٩٤م)، نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، ٣ أجزاء، تحقيق حسن حبشي، مطبعة دار الكتب المصرية ، القاهرة، ١٩٧٠-١٩٧١.

٥٣. الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير (ت٣١٠هـ/٩٢٢م)، تاريخ الطبري تاريخ الرسل والملوك، ١٠ أجزاء، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٧.

٥٤. ابن عبدالحكم، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبدالله (ت٢٥٧هـ/٨٧٠م)، فتوح مصر وأخبارها، بريل، ليدن، ١٩٢٠.

٥٥. ابن عبدالحكم، أبو محمد عبدالله بن عبد الحكم بن أيمن (ت٢١٤هـ/٨٢٩م)، سيرة عمر بن عبد العزيز على ما رواه الامام مالك بن أنس واصحابه ،نسخها وصححها وعلق عليها أحمد عبيد، مكتبة وهبة، مصر، ط٢، ١٩٧٣.

٥٦. ابن عساكر، أبو القاسم علي بن الحسن بن هبة الله الشافعي (ت٥٧١هـ/١١٧٥م)، تاريخ مدينة دمشق، ج١٢، دراسة وتحقيق محب الدين أبو سعيد عمر بن غرامه العمروي، دار الفكر، بيروت، ١٩٩٥.

٥٧. ابن علي، يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمد (ت١١٠٠هـ/١٦٨٩م)، غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تحقيق وتقديم سعيد عبدالفتاح عاشور، مراجعة محمد مصطفى زيادة، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨.

٥٨. عمر بن فهد، محمد بن محمد بن فهد (ت٨٨٥هـ/١٤٨٠م)، اتحاف الورى بأخبار أم القرى، جزءان، تحقيق وتقديم فهيم محمد شلتوت، مكتبة الخانجي، القاهرة، ١٩٨٣.

٥٩. الغرناطي، أبوعبدالله، محمد بن عبدالرحيم بن سليمان الأندلسي (ت٥٦٥هـ/١١٦٩م)، تحفة الألباب ونخبة الإعجاب، تحقيق اسماعيل العربي، دار الجيل، بيروت، دار الآفاق الجديدة، المغرب، ط٢، ١٩٩٣.

٦٠. الفاسي، أبو الطيب تقي الدين محمد بن أحمد بن علي المكي المالكي (ت٨٣٢هـ/١٤٢٨م)، شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، جزءان، حققه وعلق على حواشيه لجنة من كبار العلماء والأدباء، دار الكتب العلمية، بيروت، (د.ت).

٦١. __________، العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، ج٧، تحقيق فؤاد سيد، (د.ن)، القاهرة، ١٩٦٧.

٦٢. أبو الفداء، عماد الدين اسماعيل بن الملك الأفضل بن شاهنشاه بن أيوب صاحب حماه (ت٧٣٢هـ/١٣٣١م)، تقويم البلدان، دار الطباعة السلطانية، مدينة باريس، ١٨٤٠.

٦٣. ابن الفقيه، أبو عبدالله أحمد بن محمد بن اسحاق الهمذاني (ت بعد ٢٩٠هـ/٩٠٢م)، كتاب البلدان، تحقيق يوسف الهادي، عالم الكتاب، بيروت، ١٩٩٦.

٦٤. القزويني، زكريا بن محمد بن محمود (ت٦٨٢هـ/١٢٨٣م)، آثار البلاد وأخبار العباد، دار صادر، بيروت، (د.ت).

٦٥. ـــــــــــــــ، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، قدم له وحققه فاروق سعد، منشورات دار الآفاق الجديدة، بيروت، ط٤، ١٩٨١.

٦٦. القلقشندي، أحمد بن علي (ت٨٢١هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، ١٤جزء، شرحه وعلق عليه وقابل نصوصه محمد حسين شمس الدين، دار الفكر، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٨٧.

٦٧. الكتبي، محمد بن أحمد بن شاكر (ت٧٦٤هـ/١٣٢٦م)، فوات الوفيات والذيل عليها ، ٥ أجزاء، تحقيق احسان عباس، دار صادر، بيروت، ١٩٧٣.

٦٨. ابن ماجد، أحمد، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد، تحقيق إبراهيم خوري، عزة حسن، مطبوعات مجمع اللغة العربية، دمشق، ١٩٧١.

٦٩. ابن المجاور، جمال الدين يوسف بن يعقوب الدمشقي (ت٦٩٠هـ/١٢٩١م)، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماه تاريخ المستبصر، اعتنى بتصحيحها وضبطها اوسكر لوفغرين، مطبعة بريل، ليدن، ط٢، ١٩٥١.

٧٠. المسعودي، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت٣٤٦هـ/٩٥٧م) التنبيه والإشراف، منشورات دار ومكتبة الهلال، بيروت، ١٩٨١.

٧١. ـــــــــــــــ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، ٤ أجزاء، تحقيق محمد محي الدين عبدالحميد، المكتبة العصرية، بيروت، ١٩٨٨.

٧٢. المقدسي، شمس الدين أبو عبد الله حمد بن أحمد المقدسي البشاري (ت٣٩٠هـ/٩٩٩م)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، مطبعة بريل، ليدن، ط٢، ١٩٦٧.

٧٣. المقريزي، تقي الدين أحمد بن علي (ت٨٤٥هـ/١٤٤١م)، اتعاظ الحنفا بأخبار الائمة الفاطميين الخلفاء، ج٣، تحقيق محمد حلمي أحمد، المطبعة الاميرية، القاهرة، ١٩٧٣.

٧٤. ــــــــ، إغاثة الأمة بكشف الغمة، تحقيق جمال الدين الشيال، مكتبة الثقافة الدينية، القاهرة، ٢٠٠٠م.

٧٥. ــــــــ، السوك لمعرفة دول الملوك، ٤ أجزاء، الجزءان: الأول والثاني، تحقيق محمد مصطفى زيادة، مطبعة لجنة التأليف والنشو، ط٢، ١٩٣٤-١٩٤٢، والجزءان: الثالث والرابع، تحقيق سعيد عبدالفتاح عاشور، مطبعة دار الكتب، القاهرة، ١٩٧٠-١٩٧٣.

٧٦. ــــــــ، المواعظ والأعتبار بذكر الخطط والآثار المعروف بالخطط المقريزية، ٣ أجزاء، تحقيق حمد زينهم، مديحة الشرقاوي، مكتبة مدبولي، القاهرة، ١٩٩٨.

٧٧. المليباري، أحمد زين الدين المعبري (ت٩٩١هـ/١٥٨٣م)، تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، قدم له وعلق عليه محمد سعيد الطريحي، مؤسسة الوفاء، بيروت، ١٩٨٥.

٧٨. ابن منظور، جمال الدين أبو الفضل محمد بن مكرم (ت٧١١هـ/١٣١١م)، لسان العرب، ١٥ مجلد، دار صادر، بيروت، ١٩٨٦.

٧٩. النهروالي، قطب الدين محمد بن أحمد المكي (ت٩٩٠هـ/١٥٨٢م)، البرق اليماني في الفتح العثماني، تاريخ اليمن في القرن العاشر الهجري مع توسع في أخبار غزوات الجراكسة والعثمانيين لذلك القطر، أشرف على طبعه حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، ١٩٦٧.

٨٠. النويري، شهاب الدين أحمد بن عبدالوهاب (ت٧٣٣هـ/١٣٣٢م): نهاية الأرب في فنون الأدب، الأجزاء ١، ١٢، نشر وزارة الثقافة والإرشاد القومي، مطابع كوستاتسوماس وشركا، القاهرة، (د.ت)، ج٢٨، تحقيق محمد محمد أمين محمد حلمي محمد أحمد، والمصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤.

٨١. الواقدي، محمد بن عمر بن واقد (ت٢٠٧هـ/٨٢٢م)، المغازي، ٣ أجزاء، تحقيق مارسدن جونس، مؤسسة الأعلمي للمطبوعات، بيروت، (د.ت).

٨٢. ابن واصل ، جمال الدين محمد بن سالم (ت٦٩٧هـ/١٢٩٧م)، مفرج الكروب في أخبار بني أيوب، ج٢، حققه وعلق على حواشيه وقدم له جمال الدين الشيال، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٧٥.

٨٣. ابن الوردي، سراج الدين ابو حفص عمر بن محمد (ت٧٤٩هـ/١٣٤٨م)، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، مطبعة مصطفى البابي الحلبي، القاهرة، ط٢، ١٩٣٩م.

٨٤. اليعقوبي: أحمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن واضح الكاتب العباسي (ت٢٨٤هـ/٨٩٧م): البلدان، مطبعة بريل، ليدن، ١٨٩١.

٨٥. ـــــــــــ: تاريخ اليعقوبي، مجلدين، دار صادر، دار بيروت، بيروت، ١٩٦٠.

٨٦. ياقوت الحموي، شهاب الدين أبو عبدالله بن عبدالله الرومي البغدادي (ت٦٢٦هـ/١٢٢٨م): معجم البلدان، ٧ أجزاء، دار صادر، بيروت، ط٢، ١٩٩٥.

المصادر الأجنبية المطبوعة:

٨٧. ماركوبولو، (ت٧٢٥هـ/١٣٢٤م)، رحلات ماركوبولو، ٣ أجزاء، ترجمها إلى الإنجليزية وليم مارسدن، ترجمها إلى العربية عبدالعزيز جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.

٨٨. ناصر خسرو، علوي أبو معين الدين القبادياني المروزي (ت٤٨١هـ/١٠٨٨م)، سفرنامة، ترجمة يحيى الخشاب، تصدير عبدالوهاب العزام، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٣.

المراجع العربية:-

٨٩. أحمد، محمد عبدالعال، البحر الأحمر والمحاولات البرتغالية الأولى للسيطرة عليه "نصوص جديدة مستخلصة من مشاهدات المؤرخ اليمني "بامخرمه" كما سجلها في مخطوط "قلادة النحر"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٧٩.

٩٠. __________، الأيوبيون في اليمن مع مدخل في تاريخ اليمن الإسلامي إلى عصرهم، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، ١٩٨٠.

٩١. __________، بنو رسول وبنو طاهر وعلاقات اليمن الخارجية في عهدهما ٦٢٨-٩٢٣هـ/١٢٣٠-١٥٧١م، دار المعرفة الجامعية الاسكندرية.

٩٢. الأشقر، محمد عبد الغني، تجارة التوابل في مصر في العصر المملوكي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.

٩٣. الآلوسي، عادل محي الدين، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا، منشورات وزارة الثقافة والإعلام، العراق، ١٩٨٤.

٩٤. ______________، العروبة والإسلام في جنوب شرق أسيا(الهند والصين)، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٨.

٩٥. بقلي، أحمد، التعريف بمصطلحات صبح الأعشى، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٣.

٩٦. بيضون، إبراهيم، الحجاز والدولة الإسلامية، المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٣.

٩٧. الجاسر، حمد، في شمال غرب الجزيرة، نصوص، مشاهدات، انطباعات، دار اليمامة، الرياض، ١٩٧٠.

٩٨. الحيدر أبادي، محمد حميدالله، مجموعة الوثائق السياسية في العهد النبوي والخلافة الراشدة، مطبعة لجنة التأليف والنشر، القاهرة، ١٩٤١.

٩٩. حسين، جميل حرب حمود، الحجاز واليمن في العصر الايوبي، تهامة للنشر، جدة، ١٩٨٥.

١٠٠. الخطيب، مصطفى، معجم المصطلحات والألقاب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦.

١٠١. خيرو، رمزية عبدالوهاب، تجارة الخليج وآثارها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج منذ صدر الإسلام حتى نهاية ق٤هـ، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٨٧.

١٠٢. الدجيلي، خولة شاكر، بيت المال نشأته وتطوره من القرن الأول حتى القرن الرابع الهجري، مطبعة وزارة الأوقاف، بغداد، ١٩٧٦.

١٠٣. دراج، أحمد، المماليك والفرنج في القرن التاسع هجري/ الخامس عشر الميلادي، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٦١.

١٠٤. دهمان، محمد أحمد، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي، دار الفكر المعاصر، بيروت، دار الفكر، دمشق، ١٩٩٠.

١٠٥. الدوري، عبدالعزيز، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، دار المشرق، بيروت، ط٢، ١٩٩٥.

١٠٦. ـــــــــــــ، مقدمه في التاريخ الاقتصادي العربي، دار الطليعة للنشر، بيروت، ط٢، ١٩٨٠.

١٠٧. الدوري، عبد العزيز، معروف، ناجي، موجز تاريخ الحضارة العربية، شركة التجارة والطباعة المحدودة، بغداد، ط٣، ١٩٥٢م.

١٠٨. الزركلي، خير الدين، الأعلام (قاموس تراجم لأشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين)، دار العلم للملايين، بيروت، ط٥، ١٩٨٠.

١٠٩. زيادة، نقولا، مشرقيات في صلات التجارة والفكر، دار الريس للكتب والنشر، بيروت، ١٩٨٨.

١١٠. سالم، السيد عبدالعزيز، العبادي، أحمد مختار، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، مؤسسة شباب الجامعة، الأسكندرية، ١٩٩٣.

١١١. سالم، السيد، عبدالعزيز، البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، ١٩٩٣.

١١٢. السامر، فيصل، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ط٢، ١٩٨٦.

١١٣. سحاب، فكتور، ايلاف قريش رحلة الشتاء والصيف، كومبيونشر والمركز الثقافي العربي، بيروت، ١٩٩٢.

١١٤. سعيد، إبراهيم حسن، البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٣.

١١٥. شرف، عبدالعزيز طريح، جغرافية البحار، مؤسسة شباب الجامعة، الأسكندرية، ١٩٩٥.

١١٦. ششه، نوال سراج، جدة في مطلع القرن العاشر الهجري، مكتبة الطالب الجامعي، مكة المكرمة، ١٩٨٦.

١١٧. شلبي، رؤوف، الإسلام في أرخبيل الملايو ومنهج الدعوة إليه، مطبعة السعادة، القاهرة، ١٩٨١.

١١٨. شهاب، حسن صالح، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، ١٩٩٠.

١١٩. الصيرفي، نوال حمزة، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر هجري والسادس عشر الميلادي، مطبوعة دارة الملك عبدالعزيز، الرياض، ١٩٨٣.

١٢٠. الصيني، بدر الدين حي، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٠.

١٢١. عابدين، عبدالمجيد، بين الحبشة والعرب، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٠.

١٢٢. عاشور، سعيد عبدالفتاح، مصر والشام في عصر الأيوبيين والمماليك، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢.

١٢٣. عامر، عبدالمنعم، عُمان في أمجادها البحرية، سلطنة التراث القومي والتراث، عُمان، ١٩٨٠.

١٢٤. العاني، عبدالرحمن عبدالكريم، تاريخ عُمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي والملاحة والتجارة الاسلامية، دار الحكمة، لندن، ١٩٩٩.

١٢٥. العبادي، أحمد مختار، في التاريخ الأيوبي المملوكي، مؤسسة شباب الجامعة الأسكندرية، (د.ت).

١٢٦. عبدالعليم، أنور، ابن ماجد الملاح، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٧.

١٢٧. عثمان، شوقي عبدالقوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (٤١-٩٠٤هـ/٦٦١-١٤٩٨م) عالم المعرفة سلسلة كتب ثقافية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٩٠.

١٢٨. العسكري، سليمان إبراهيم، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي، مطبعة المدني، القاهرة، ١٩٧٢.

١٢٩. العقيلي، حمد أرشيد، الخليج العربي في العصور الإسلامية منذ فجر الإسلام حتى مطلع العصور الحديثة، دار الفكر اللبناني، بيروت، ط٢، ١٩٨٨.

١٣٠. علي، احمد، ثورة الزنج وقائدها علي بن محمد (٢٥٥-٢٧٠هـ/٨٦٩-٨٨٣م)، دار الفارابي، بيروت، ١٩٩١.

١٣١. علي، جواد، المفصل في تاريخ العــرب قبــل الإســلام، دار العلــم للملايين، بيروت، مكتبة النهضة، بغداد، ط٣، ١٩٨٠.

١٣٢. علي، صالح أحمد، التنظيمات الاجتماعية والاقتصاديــة فــي القــرن الأول الهجري، دار الطليعة، بيروت، ط٢، ١٩٦٩.

١٣٣. العمادي، محمد حسن عبدالكريم، التجارة وطرقها في الجزيرة العربية بعد الاسلام حتى القرن ٤هـ، مؤسسه حمادة، إربد، ١٩٩٧.

١٣٤. عمارة، محمد، قاموس المصطلحات في الحضـــارة الإســـلامية، دار الشروق، بيروت، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٣.

١٣٥. عنان، محمد عبدالله، مؤرخو مصر الإســـلامية ومصـــادر التـــاريخ المصري، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، ١٩٦٩م.

١٣٦. غالب، مصطفى، الحركات الباطنيـــة فـــي الاســـلام، دار الاندلـــس، بيروت، ط٢، ١٩٨٢.

١٣٧. غوانمة، يوسف، إمارة الكرك الأيوبية، منشـــورات بلديـــة الكـــرك، المملكة الأردنية الهاشمية، ١٩٨٠.

١٣٨. ________، أيلة والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والاســتراتيجية، دار هشام، إربد، ١٩٨٤،

١٣٩. ________، تاريخ شرقي الأردن في عصر دولة المماليك الأولـــى (القسم الحضاري) وزارة الثقافة والشباب، عمان، ١٩٧٩.

١٤٠. ________، في التاريخ والحضارة العربيـــة الإســـلامية، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٠.

١٤١. فهمي، نعيم زكي، طرق التجارة الدوليـــة ومحطاتـــها بيـــن الشـــرق والغرب (أواخر العصور الوسطى)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القـــاهرة، ١٩٧٣.

١٤٢. قوصي، عطيه، تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنيـــــن الثـــاني والثالث الهجريين، قسم الجغرافيا، جامعة الكويت، الجمعية الجغرافية الكويتية، ١٩٨٠.

١٤٣. كاشف، سيدة اسماعيل، الوليد بـــن عبدالملـــك (٨٦-٩٦هـــــ/٧٠٥-٧١٥م)، المؤسسه المصرية العامة، وزارة الثقافة والارشاد، ١٩٦٣.

١٤٤. الكبيسي، حمدان، أصول النظام النقدي في الدولة العربية الاســـلامية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ١٩٩٨.

١٤٥. ماجد، عبدالمنعم، ظهور خلافة الفـــاطميين وســـقوطها فـــي مصـــر، الاسكندرية، ط٢، ١٩٧٦.

١٤٦. ماهر، سعاد، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، دار الكـــتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨.

١٤٧. محمد، صبحي عبد المنعم، العلاقات بيـــن مصـــر والحجـــاز زمـــن الفاطميين والأيوبيين، العربي للنشر والتوزيع، (د.م)، ١٩٩٢.

١٤٨. المسري ، حسين، تجارة العراق في العصر العباسي، ١٩٨٢.

١٤٩. ___________، العلاقات السياسية والاقتصادية بين العراق ومنطقـــة الخليج، العربي دار الحداثة ، دمشق، ١٩٨٢.

١٥٠. مصطفى، ابراهيم وآخرون، المعجم الوسيط، أشـــرف علـــى طبعـــه عبدالسلام هارون، المكتبة العلمية، طهران، (د.ت).

١٥١. مورتيل، ريتشارد، الأحوال السياسية والاقتصادية بمكة في العصر المملوكي، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود، ١٩٨٥م.

١٥٢. النخيلي، درويش، السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، القاهرة، ط٢، ١٩٧٢.

١٥٣. هويدي، فهمي، الإسلام في الصين، عالم المعرفة، الكويت، ١٩٨١.

مراجع أجنبية معربة:

١٥٤. أحمد، سيد مقبول، العلاقات العربية الهندية، تعريب نقولا زيادة، الدارة المتحدة للنشر، بيروت، ١٩٧٤.

١٥٥. آشتور، آ، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للشرق الأوسط في العصور الوسطى، ترجمة عبد الهادي عبلة، مراجعة أحمد غسان سبانو، دار قتيبه، دمشق، ١٩٨٥م.

١٥٦. جواتياين، س.د.، دراسات في التاريخ الإسلامي والنظم الإسلامية، تعريب وتحقيق عطية القوصي، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨٠.

١٥٧. حوراني، جورج فاضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمه وزاد عليه يعقوب بكر، راجعة وقدم له يحي الخشاب، مطابع دار الكتاب، القاهرة، ١٩٥٨.

١٥٨. كراتشكو فسكي، أغناطيوس يوليانوفتش، تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، مراجعة ايغور بليايف، لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٥٧م.

١٥٩. متز، آدم، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، نقلـــه إلـــى العربية محمد عبد الهادي أبو ريدة، أعد فهارسه رفعـــت البـــدراوي، مكتبـــة الخانجي، القاهرة، دار الكتاب العربي، ١٩٦٧.

١٦٠. هايد، ف، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوســـــطى، عربة عن الترجمة الفرنسية أحمد محمد رضا، مراجعة وتقديـــم عـــز الديـــن فوده، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٥.

مراجع أجنبية:-

161. Ashtor, Eliyahu, Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, VARIORUM Reprints, London, 1978.

162. Chaudhri, K.N., Trade and Civilization in the Indian Ocean: an Economic history from the rise of Islam to 1750, Cambridge University Press, Cambridge, 1985.

163. Lane- Poole, Stanley, Ahistory Of Egypt In The Middle Ages, FrankGass And Company Limitid, London, 1968.

الموسوعات:

١٦٤. الموسوعة العربية العالمية، مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع، الرياض، ١٩٩٦.

١٦٥. الموسوعة الفقهية، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية، الكويت، ط٢، ١٩٨٧.

الدوريات العربية:-

١٦٦. إبراهيم، محمد كريم، "إنجازات الأيوبيين في تشجيع وحماية التجـــارة في ميناء عدن(٥٦٩-٦٢٦هـ/١١٧٣-١٢٢٨)، مجلـــة الخليـــج العربـــي، مج٢٠، ع٢، ١٩٨٨. ص ص٢٧-٤٥.

١٦٧. ____________، "الفعاليات الاقتصادية لميناء عدن خلال القرنين الخامس والسادس الهجريين"، دراسة تاريخية، المؤرخ العربي، بغداد، ع٣٥، ١٩٨٨. ص ص ١٧٩-٢٠٣.

١٦٨. ____________، "مكانة الخليج العربي التجارية ومصادرها خلال العصور الإسلامية الوسطى" مجلة المؤرخ العربي، ع٢٤، ص ص ١٩٨٤.

١٦٩. أحمد، لبيد إبراهيم "التجارة في العصر الأموي" المؤرخ العربي، ع٤٧، ١٩٩٣، ص ص١٢٥-١٣٥.

١٧٠. الحسيني، عبدالمحسن، "الأقسام الجغرافية لجزيرة العرب" ، مجلة كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، ١٩٥٢-١٩٥٣، ص ص ١٠١-١٣٧.

١٧١. ربيع، محمد حسنين، وثائق الجنيزة وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ الحجاز واليمن في العصور الوسطى،مقال في الكتاب الأول من مصادر تاريخ الجزيرة العربية، ج٢، الرياض، ١٩٧٩.

١٧٢. سالم، السيد عبدالعزيز، "تجارة البحرية في صدر الإسلام"، البحوث المقدمة إلى مؤتمر دراسات تاريخ شرقي الجزيرة العربية،قطر،١٩٧٦،ص ص٤٠٠-٤٢٠.

١٧٣. صالح، محمد أمين، "تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسية"، الدارة، الرياض، ع٢، ١٩٨١، ص ص ١٢٦-١٤٦.

١٧٤. عبدالجليل، الشاطر بصيلي "الكارمية"، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة، مج١٣، ١٩٦٧، ص ص٢١٧-٢٢١.

١٧٥. عبدالحميد، سعد زغلول، "البحرين وقطر، الأصول القديمة للمسميات الحديثة في المكتبة الجغرافية"، مؤتمر دراسات تاريخ شرقي الجزيرة العربية، قطر، ١٩٧٦. ص ص ٣٩-٧٥.

١٧٦. عبدربه، سعد زغلول، "البرتغاليون والبحر الأحمر"، الدارة، الرياض، ع٢، ١٩٨١، ص ص ١٠٩-١٢٤.

١٧٧. غوانمة، يوسف، "الأفضل بن بدر الجمالي وموقفه من الحملة الصليبية الأولى"، مجلة كلية الآداب، جامعة الملك سعود، مج١٠، ١٩٨٣، ص ص٧١-٩١.

١٧٨. ________، "رؤية في مفهوم الأمن القومي في عهد صلاح الدين" ، المؤرخ العربي بغداد، ع٤٣، ١٩٩١، ص ص٩٣-١٠٠.

١٧٩. قوصي، عطية،"أضواء جديدة على تجار الكارم من واقع وثائق الجنيزة"، المجلة التاريخية المصرية، مج٢٢، ١٩٧٥، ص ص١٧-٣٩.

١٨٠. ________، "سيراف وعيش وعدن (من القرن الثالث الهجري حتى السادس)، المجلة التاريخية المصرية، مج٢٣، القاهرة، ١٩٧٦، ص ص٥٣-٧٢.

١٨١. لبيب، صبحي، "سياسة مصر التجارية في عصر الأيوبيين"، المجلة التاريخية المصرية، القاهرة، مج٢٨-٢٩، ١٩٨١-١٩٨٢. ص ص١١٧-١٤٥.

١٨٢. المياح، علي محمد "العرب والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الوسطى"، مجلة المجتمع العلمي العراقي، مج ٤٠، ج٣،٤، ص ص ٢٣٣-٢٥٤.

مقالات أجنبية:

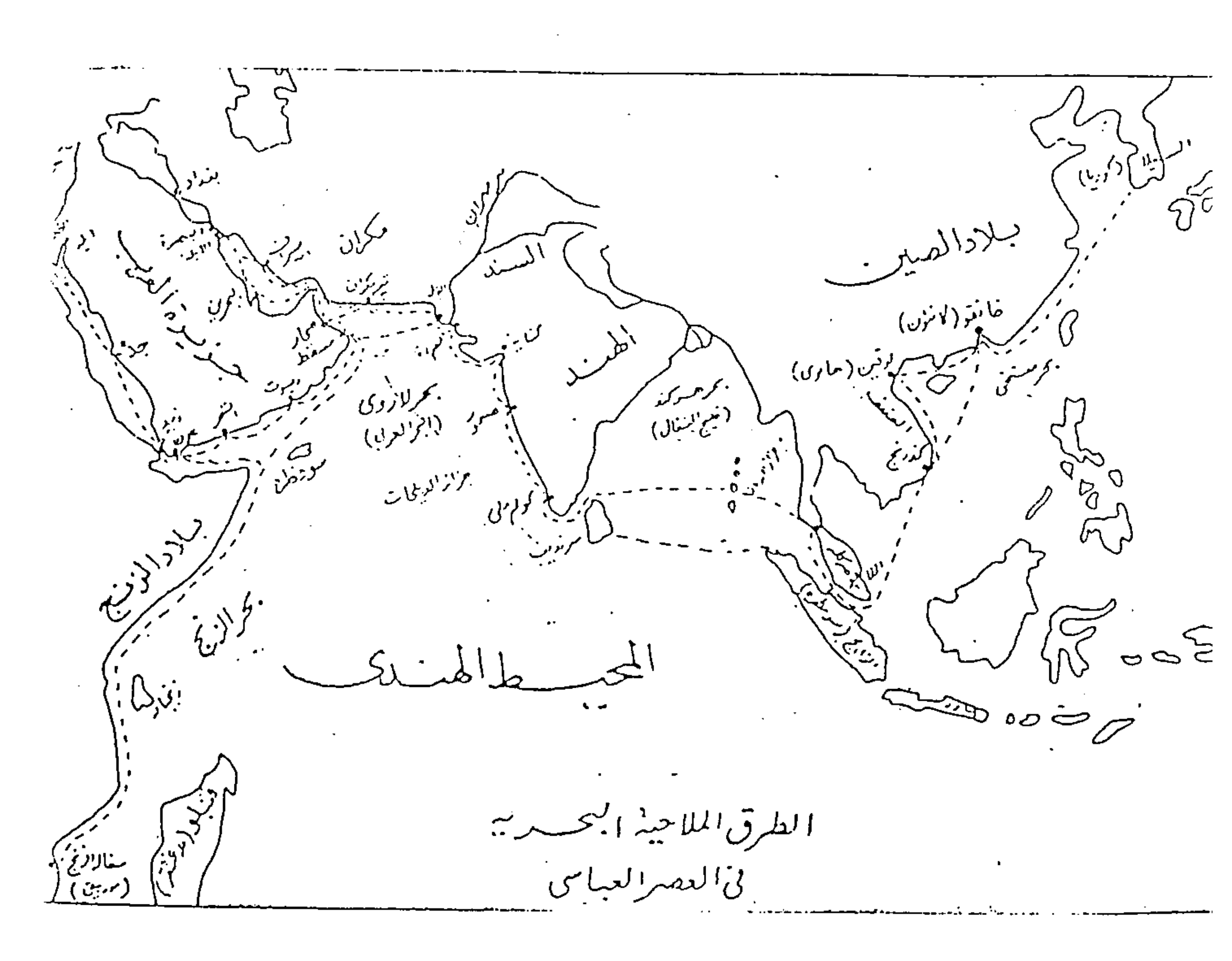
183. 172. Gerbeau, Hubert, The slave trade in the Indian ocean: problems facing the historian and research to be under taken, Reports and papers of the meeting of experts organized by unisco at port- au- prince, Haiti, 31January to 4 February 1978, printed by Imprimeties Reunies de chambery, France-1979.

184. Hikoichi, Yajima, Martime Activities of the Gulf People And the Indian ocean world in the 11^{th} and 12^{th} centuries, papers presented to the Historical studies conference on Eastern Arabia, Doha- Qatar, 21st to 28th March, 1976.

الملاحق

ملحق رقم (١)

الطرق الملاحية البحرية في العصر العباسي *



* العسكري، التجارة والملاحة ، ص١٨٤.

ملحق رقم (٣)

كتاب الأمان الذي أصدره المنصور قلاوون للتجار الذين يصلون إلى مصر *

وهذه نسخة أمان على هذا النمط، أوردها محمد بن المكرّم أحد كتّاب ديوان الإنشاء في الدولة المنصورية «قلاوون» في تذكرته التي سماها: «تذكرة اللبيب»، كتب بها عن المنصور قلاوون المتقدّم ذكره، للتجّار الذين يسافرون إلى

...ر من الصين والهند والسند واليمن والعراق وبلاد الروم، من إنشاء المولى فتح ...ين بن عبد الظاهر صاحب ديوان الإنشاء بالأبواب السلطانية بالديار المصرية؛ ...هي:

رسم[1] - أعلى اللهُ الأمرَ العالي - لا زال عدلُه يُحِلُّ الرعايا من الأمن في ...حِصنٍ حصين، ويستخلص الدعاء لدولته الزاهرة [من][2] أهل المشارق ...والمغارب فلا أحدٌ إلا وهو من المخلصين، ويُثني برحابها للمُنتقبين جنّة عدنٍ من ...ن أبوابها شاء الناسُ دخولاً: من العراق، من العجم، من الروم، من الحجاز، من ...الهند، من الصين - أنه من أراد من الصدور الأجلاء الأكابر التجّار وأرباب ...الكسب، وأهل النسب، من أهل هذه الأقاليم التي عُدِّدتْ والتي لم تُعدَّد، ومن ...يُؤثر الورودَ إلى ممالكنا إن أقام أو تردّد - النُّقلة إلى بلادنا الفسيحة أرجاؤها، ...الظليلة أفياؤها وأنارها، فليعزم عزمَ من قدّر اللهُ له في ذلك الخيرَ والخيرة، ...ويحضرْ إلى بلادٍ لا يحتاج ساكنها إلى ميرةٍ ولا إلى ذخيرة؛ لأنها في الدنيا جنّةُ عدنٍ ...لمن قطن، ومسلاةٌ لمن تغرّب عن الوطن؛ ونزهةٌ لا يملُّها بصر، ولا تُهجَرُ للإفراط ...في الخضر[3]، والمقيم بها في ربيعٍ دائم، وخيرٍ مُلازم؛ ويكفيها أن من بعض ...أوصافها أنها شامةُ الله في أرضه، وأن بركة الله حاصلةٌ في رَحلِ من جعل ...الإحسانَ فيها من فرائضه والحسنة من فرضه، ومنها ما إذا أُهبط إليها آملٌ كان له ما ...سأل، إذ أصبحتْ دارَ إسلامٍ بجنودٍ تسُنّ سيوفهم العدل؛ وقد عمر العدل ...أوطانها، وكثّر سكّانها، واتسعتْ أبنيتها إلى أن صارتْ ذاتَ المدائن، وأبصر ...المُعسِرُ فيها فلا يخشى سَورةَ المدائن؛ إذ المطالبُ بها غير مُعسِرة، والنظرةُ فيها ...إلى ميسرة، وسائرُ الناس وجميعُ التجّار، لا يخشَوْن فيها من يجورُ فإن العدل قد ...حار.

فمن وقف على مرسومنا هذا من التجّار المقيمين باليمن والهند، والصين والسند، وغيرهم، فليأخذ الأهبة في الارتحال إليها، والقدوم عليها، ليجد الفضل من الفضائل أكثر، ويرى إحساناً يقابل في الوفاء بهذه العهود بالأكثر، ويحمد منها في بلدةٍ طيبةٍ وربٍّ[1] غفور، وفي نعمةٍ جزاؤها الشكر - وهل[2] يجازى إلا الشكور - وفي سلامةٍ في النفس والمال، وسعادةٍ تُجلّي الأحوال وتُنوّل الآمال ولهم منا كلُّ ما يُؤثرونه: من معدلةٍ تُجيبُ داعيَها، وتحمدُ عيشتَهم ذواعيها (وتُنمي أموالهم على مُخالفيهم، وتستخلصهم لأن يكونوا متفيّئين في ظلالها وتصطفيهم)[3]؛ ومن أحضر معه بضائع من تجارة وأصناف تحضرها تُجّار الكار فلا يُخاف عليه في حقّ، ولا يُكلّف أمراً يَشُقّ، فقد أتيح لهم العدلُ ما شاق ورد عنهم ما شقّ؛ ومن أحضر معه منهم مماليكَ وجواري فله في قيمتهم ما يزيد على ما يريد، والمسامحةُ بما يفرضه بقيمتهم على المعتاد في أمر من يجلبهم من القريب فكيف من البعيد: لأن رغبتنا مصروفةٌ إلى تكثير الجنود، ومن جلب هؤلاء فقد أوجب حقاً على الجود؛ فليستكثر من يقدر على جلبهم، وليعلم أن تكثير جيوش الإسلام هو الحاثُّ على طلبهم: لأن الإسلام بهم اليوم في عزٍّ لواؤه المنشور، وسلطانه المنصور، ومن أُحضر منهم فقد أُخرج من الظلمات إلى النور، ومن رُدّ بالكفر أمسه وحمد بالإيمان يومه، وقاتل عن الإسلام عشيرته وقومه.

هذا مرسومنا إلى كلِّ واقفٍ عليه من تُجّارٍ شأنهم الضربُ في الأرض ﴿ يَبْتَغُونَ مِن فَضْلِ اللَّهِ وَآخَرُونَ يُقَاتِلُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ ﴾[1]، ليقرأوا منه ما تلي لهم من حُكمه، ويهتدوا[2] بنجمه، ويقتدوا[3] بعلمه، ويمطوا[4] كاهلَ الأ... الذي يحملهم على الهجرة، ويبسطوا[5] أيديهم بالدعاء لمن يندبهم إلى ...

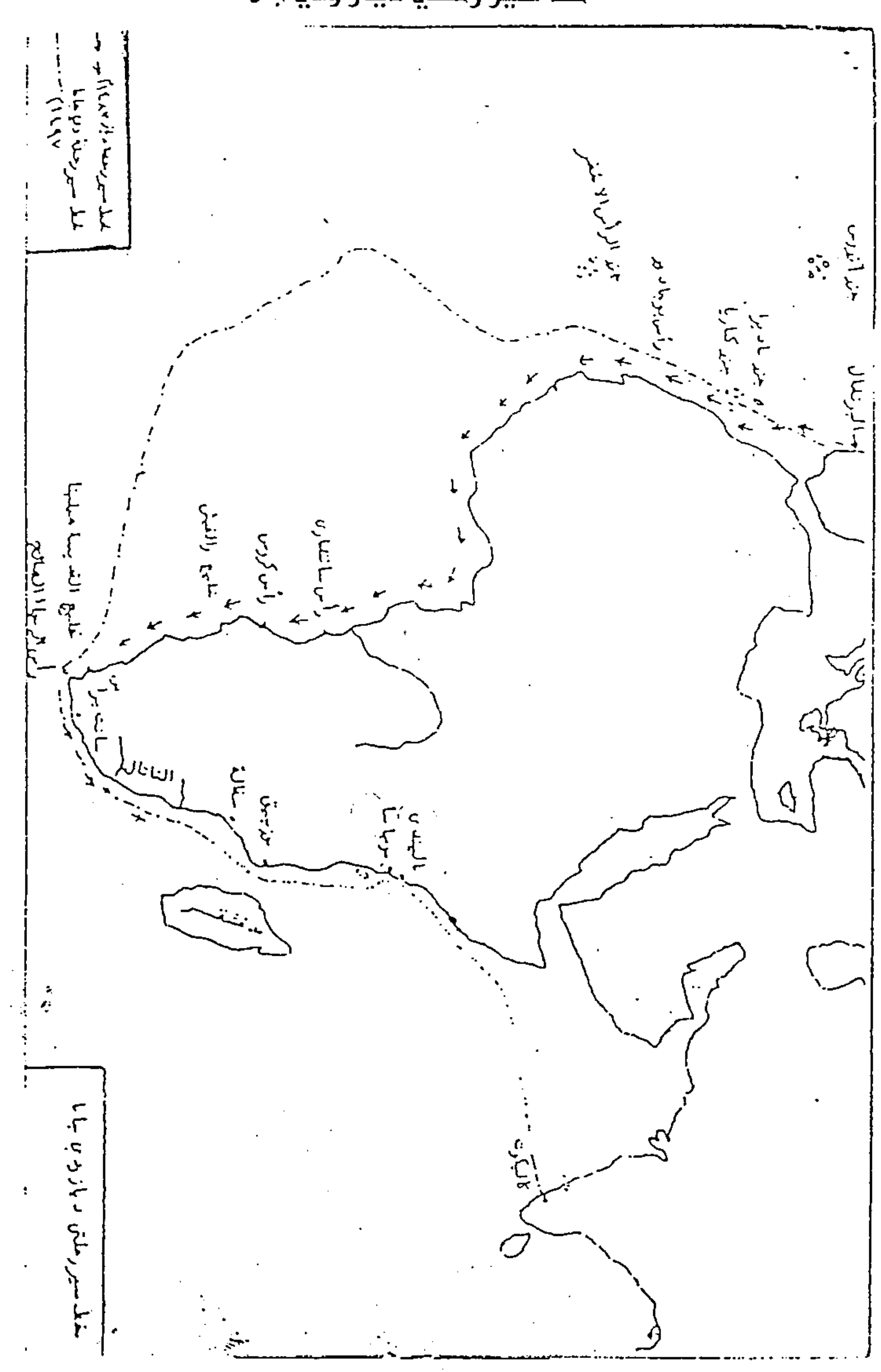
الخلائق ليفوزوا من إحسانه بكلِّ نضارةٍ وبكلِّ نظرة، ويغتنموا[1] أوقات الر... فإنها قد أذنتْ وفاتها، وبعثتْ بهذه الوعود الصادقة إليهم تحقّق لهم حُسن ال... وتثبتُ عندهم أن الخطّ الشريف [أعلاه الله][2] حاكمٌ بأمر الله على ما قالته الأ... وبهم الوكيل.

---

* القلقشندي، صبح الأعشى، ج١٣، ص ص ٣٣٨-٣٤١

ملحق رقم (٣)

خط سير رحلتي دياز ودي جاما *



* الصيرفي، النفوذ البرتغالي، ص١١٢